

**SKIPSKLASSIFISERINGSSKAPERS
ERSTATNINGSANSVAR OVERFOR TREDJEMANN
VED OLJE- OG BUNKERSOLJESØL**

Kandidatnummer: 588

Leveringsfrist: 25.11.2008.

Til sammen 17497 ord

Innholdsfortegnelse

<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1 Tema, problemstillinger og formål	1
1.2 Kontekst og avgrensninger	2
1.3 Veien videre	2
<u>2 KLASSESELSKAP</u>	<u>4</u>
2.1 Introduksjon	4
2.1.1 Klasseselskapenes opprinnelse og arbeid i dag	4
<u>3 KLASSESELSKAPERS ANSVAR FOR OLJESØL DE LEGE LATA</u>	<u>12</u>
3.1 Introduksjon	12
3.2 Rettskildesituasjonen og utvikling frem til i dag	12
3.3 Klasseselskapers oljesølsansvar etter Ansvarskonvensjonen, sjøloven og rettspraksis	16
3.3.1 Ansvarsgrunnlag, -subjekt og -kanalisering	17
3.3.2 Ansvarsbegrensning	32
3.4 Klasseselskapenes ansvar overfor tredjemann ved oljesøl der selskapene ikke omfattes av Ansvarskonvensjonen og sjøloven	34
3.4.1 Et eksempel fra britisk rett	38
3.4.2 Konsekvensene av å bruke nasjonal rett	40
3.4.3 EUs tilnærming til klasseselskapers ansvar	42
3.5 Konklusjon	47

<u>4</u>	<u>KLASSESELSKAPERS ANSVAR OVERFOR TREDJEMANN VED BUNKERSOLJESØL DE LEGE LATA</u>	<u>49</u>
4.1	Introduksjon	49
4.2	Utvikling frem til i dag	49
4.3	Klasseselskapers bunkersoljeansvar etter Bunkersoljekonvensjonen og sjøloven	50
4.3.1	Ratifisering av bunkersoljekonvensjonen i norsk rett	50
4.3.2	Ansvarsgrunnlag, -subjekt og -kanalisering	50
4.3.3	Ansvarsbegrensning	56
4.4	Klasseselskapenes ansvar overfor tredjemann ved bunkersoljesøl der selskapene ikke omfattes av Bunkersoljekonvensjonen og sjøloven	56
4.5	Konklusjon	57
<u>5</u>	<u>KLASSESELSKAPERS ANSVAR OVERFOR TREDJEMANN VED OLJE- OG BUNKERSOLJESØL DE LEGE FERENDA</u>	<u>58</u>
5.1	Bør klasseselskaper ha ansvar overfor tredjemann ved olje- og bunkersoljesøl?	58
5.1.1	Generelle rimelighetsbetraktninger	58
5.2	Konklusjon	64
5.3	I det tilfellet klasseselskap bør ha ansvar for olje- og bunkersoljesøl, bør dette ansvaret da begrenses?	65
5.4	Bør klasseselskapenes ansvar for tredjemann ved olje- og bunkersoljesøl reguleres i en internasjonal konvensjon?	66
<u>6</u>	<u>AVSLUTTENDE BEMERKNINGER</u>	<u>69</u>
<u>7</u>	<u>LITTERATURREGISTER</u>	<u>70</u>

Innledning

1.1 Tema, problemstillinger og formål

Oppgavens tema er skipsklassifiseringsselskapers ansvar overfor tredjemann ved oljesøl og bunkersoljesøl.¹ Herunder faller tre hovedproblemstillinger, som skal drøftes i denne fremstillingen:

Den første problemstillingen er om og i så fall hva slags ansvar classeselskaper har overfor tredjemann ved oljesøl, herunder om et slikt ansvar kan begrenses. Den andre problemstilling er om og i så fall hva slags ansvar classeselskaper har overfor tredjemann ved bunkersoljesøl og også her om et ansvar kan begrenses. Den tredje problemstillingen er om classeselskaper bør ha erstatningsansvar overfor tredjemann ved oljesøl og bunkersoljesøl, og om dette ansvar bør begrenses. Endelig spørres det her om et ansvar overfor tredjemann bør reguleres i en internasjonal konvensjon.

Formålet med oppgaven er å kartlegge classeselskapers ansvarsposisjon overfor tredjemann ved olje- og bunkersoljesøl fra skip som selskapet ved en feil har godkjent for slik transport. Nærmere bestemt søkes det å utrede ansvarssituasjonen der det påvises at classeselskapet, herunder noen classeselskapet identifiseres med, har begått feil ved sertifiseringen og denne feilen viser seg og resultert i det angitte sølet.

¹ Heretter classeselskap eller selskap.

1.2 Kontekst og avgrensninger

De tre problemstillingene som skal drøftes oppstår først når et skips last med olje- eller bunkersoljesøl lekker ut i havet og sølet helt eller delvis kan søkes tilbake til feil begått hos det sertifiserende klasseselskap, eller noen selskapet står ansvarlig overfor.

Det vil i denne fremstilling avgrenses mot krav som springer ut av et forutstående kontraktsforhold. Dette fordi en kontrakt vil kunne føre til at enhver risiko jevnes ut og pulveriseres gjennom betaling av tjenester og ved hjelp av kontraktsvilkår mellom partene for øvrig. Videre vil klasseselskapenes ansvarsfrihetsklausuler som oftest gjelde her. Dette betyr at oppgaven i det videre vil fokusere på klasseselskapers ansvar overfor utenforstående tredjepersoner, særlig med tanke på ansvar overfor kyststater, fiskere og personer som opplever tap etterfølgende olje- og/eller bunkersoljesøl.

Ansvar for andre enn klasseselskapet, som for eksempel for skipseier, anses å falle utenfor fremstillingens kjerne, men vil nevnes der det er av betydning for klasseselskapenes ansvar som sådant. Myndighetenes delegasjonsrett vil kort nevnes, men det avgrenses mot drøftelser av klasseselskapenes ansvar overfor staten med bakgrunn i denne delegerte myndighet.

Det avgrenses også mot miljøskader som konsekvens av utslipp/søl av andre forurensningstyper enn olje og bunkers, eksempelvis gass og tørrlast.

Oppgavens problemstillinger vil videre drøftes ut fra et norsk perspektiv. Det er likevel nødvendig å presisere perspektivet også vil være internasjonalt og konvensjonsbasert, noe som vil gjøre seg til syne gjennom store deler av fremstillingen.

.

1.3 Veien videre

Fremstillingens andre del gir en generell gjennomgang av klasseselskapers historiske bakgrunn, rolle og deres betydning i shippingmiljøet. Dette for å skape en bedre forståelse for hvorfor man i utgangspunktet benytter seg av klasseselskap.

Oppgavens del tre vil ta for seg klasseselskapenes ansvar overfor tredjemann ved oljesøl *de lege lata*. For å belyse dette vil først oljesølsreglenes historie, oppbygning og rettskilder gjennomgås. Videre vil de materielle reglene av betydning for oljesøl drøftes med sikte på å definere klasseselskapenes rettslige ansvarssituasjon, da om de har ansvar og hvor omfattende dette ansvaret vil være.

Fjerde del vil ta for seg en drøftelse *de lege lata* omhandlende klasseselskapers ansvar overfor tredjemann ved bunkersoljesøl. Her vil de materielle reglene omhandlende bunkersoljesøl gjennomgås for slik å se om klasseselskap har ansvar og hva dette ansvaret eventuelt vil omfatte. Det vil være særlig interessant om bunkersoljereglene på noen måte avviker fra oljesølsreglene hva gjelder klasseselskapenes ansvar.

Femstillingens avsluttende del er en drøftelse *de lege ferenda* der det spørres om klasseselskaper bør ha erstatningsansvar overfor tredjemann ved olje- og bunkersøl, og videre hva et slikt ansvar bør omfatte. Endelig vil det drøftes om klasseselskapers ansvar bør reguleres gjennom en internasjonal konvensjon..

2 Klaseselskap

2.1 Introduksjon

For å komme frem til en definisjon av klaseselskapers ansvar vil det være av betydning å først presentere klaseselskapenes historie, arbeid i dag og rolle i forhold til flaggstat og internasjonale overvåkningsorganer. Dette fordi man slik vil få den nødvendige forståelsen av konseptet klaseselskap, viktigheten av deres kvalitetssikre tjenester og det medfølgende behovet for å belyse deres ansvarsposisjon.

2.1.1 Klaseselskapenes opprinnelse og arbeid i dag

Det første klaseselskap ble til ved Edward Lloyd's Coffee House i London.

Shippinginteressenter ønsket å utvikle en plan for uavhengige inspeksjon av skrog og skipsdeler for slik å kunne sette nye og allerede registrerte opplysninger inn i et nærmere detaljert system, basert på standardkrav for ulike nivåer. Disse nivåene ble kalt klasser og derav fikk selskapene etter hvert navnet skipsklassifiseringsselskap.² Det første klaseselskapet som ble dannet var Lloyd's Register(LR) i 1760, kort etterfulgt av Registro Italiano Navale(RINA) i 1861, American Bureau of Shipping(ABS) i 1862 og Det Norske Veritas(DNV) i 1864.³

klaseselskapene er i dag uavhengige, selvregulerende organisasjoner som benytter seg av egne standardregler ved klassifisering av skip.⁴ Deres oppgaver består i utstedelse av sertifikat som bevis for skipets standard pr. den tid skipets forsikring begynner å løpe, og

² Lloyd's Register hjemmeside, under "*About us*" under "*History*" se <http://www.lr.org>

³ "*What is a class society?*", hos www.iacs.org.uk/

⁴ Klaseselskaper sertifiserer også annet enn skip, da blant annet undervannsbåter og selskap som driver og/eller eier skip. I det videre vil det kun være tale om skip som definert etter Ansvars- og Bunkersoljekonvensjonen, se pkt. 3.3.1. og 4.3.2.

periodiske inspeksjoner og undersøkelser. Klassifiseringen garanterer ikke sjødyktighet, det vil si at klassifiseringen kun dokumenterer om skipet er i overensstemmelse med klassens kriterier eller ikke.⁵

Det finnes i dag kun ett klassifikasjonsnivå, altså en klasse, noe som har den konsekvens at skipet enten er ”i klasse”, eller ikke. Blir skipet ikke godkjent, vil skipets klassifikasjon suspenderes med påvente av nødvendig vedlikehold og reparasjoner, og i verste fall vil klassifiseringen kanselleres. Manglende klasse vil resultere i at skipet ikke er tillatt i de fleste havner, samt at nødvendige forsikring(er) ikke vil ytes.⁶

Innenfor klassesdefinisjonen er det ulike kriterier, som samtlige må være godkjente før klassens nivå tilfredstilles. Det utstedes ekstra sertifikater der skipet har særlige egenskaper spesifikke for skipstypen. For eksempel der skipet er en ”*tanker of oil*”.⁷

Klassebeskrivelsen deles i formell og materiell klasse. Formell klasse vil si at skipet følger klassens kriterier, men da klaseselskapenes inspektører ikke til enhver tid kan registrere enhver mangel, vil ikke skipet nødvendigvis alltid være i materiell klasse. Materiell klasse vil således innebære at skipet faktisk overholder samtlige nedsatte kriterier for gyldig klasse. Dette søkes løst ved at klassens representant utfører periodiske besiktigelser, samt tar stikkprøver frem til skipet vrakes. Et skip holder klassen i fem år med forbehold om at klaseselskapet får omfattende opplysninger om skipet og hva det brukes til.⁸

⁵ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob, ”Innføring i sjørett” (2004) 6 utg s. 59

⁶ Ibid

⁷ NOU 2005:14 *På rett kjøp*”, s.44, pkt. 3.5.7. Se www.regjeringen.no, under ”*Internasjonale konvensjoner og organisasjoner*”.

⁸ Ibid, s.44.

Klasseselskapenes arbeid er i dag todelt. Først og fremst forestår selskapene klassifisering av skip på vegne av skipseier, ved at klasseselskap og skipseier inngår kontrakt om undersøkelser og inspeksjon av ett eller flere skip. Klasseselskapene utfører også arbeid på vegne av flaggstaters myndigheter. Dette delegerte arbeidet kommer som et resultat av flaggstatsprinsippet. Prinsippet viser seg gjennom *De Forente Nasjoners* (FN) og FNs internasjonale skipsfartsorganisasjon, *The International Maritime Organization* (IMO) konvensjoner.⁹ Henholdsvis *United Nations Convention on the Law of the Sea III 1982* (Havrettskonvensjonen) og *International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978* (MARPOL 73/78).¹⁰

FN vedtok Havrettskonvensjonen i 1982 og den anses for å være en såkalt rammekonvensjon som med generelle regler kodifiserer sedvane- og traktatrett innen havrettens område.¹¹ Konvensjonens regler gjennomføres ved at de blir definert og utfyllt i andre konvensjoner.¹² Havrettskonvensjonen del VII, artikkel 94(3) og (4), etablerer det nevnte flaggstatsprinsippet. Artikkel 94(3) sier at enhver flaggstat

”...skal for skip som fører dens flagg, treffe de tiltak som er nødvendig for å trygge sikkerheten til sjøs...”

Videre viser litra a-c viser at her inngår ansvar for konstruksjon, sjødyktighet, bemanning, vedlikehold. Artikkel 94.nr.(4) litra a-c forteller hvilke tiltak som er nødvendige for å sikre

⁹ Tidligere *International Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO).

¹⁰ Forholdet mellom Havrettskonvensjonen og MARPOL 73/78 etableres i Havrettskonvensjonen artikkel 237 som krever at på miljøområdet skal forpliktelser i tidligere og etterfølgende miljøavtaler, eksempelvis MARPOL 73/78, være forenlig med og fremme Havrettskonvensjonens ”alminnelige prinsipper og mål”.

¹¹ Norge undertegnet Havrettskonvensjonen umiddelbart i desember 1982, men ratifiserte Norge undertegnet 10. desember 1982, og den trådte i kraft 16.11.1994 (i Norge 24.06.1996) se Regjeringen.no og UDs traktatregister under ”Havrettskonvensjonen”. Pr.29.09.2008 har 157 stater ratifisert konvensjonen. Se www.un.org

¹² Blanco-Bazán, Agustín “*IMO interface with the Law of the Sea Convention*” 6-9 januar (2000) se del I og V, se http://www.imo.org/infoResource/mainframe.asp?topic_id=406&doc_id=1077

dette. Videre nevnes det at konvensjonens artikkel 217 regulerer flaggstatens rett til håndhevelse av dette.

Havrettskonvensjonens flaggstatsprinsipp er videre konkretisert gjennom MARPOL 73/78, en internasjonal avtale med formål om å hindre forurensning fra skip.¹³ MARPOL 73/78 del I artikkel 4.1 og 4.2 etablerer full jurisdiksjon hos flaggstaten hva gjelder lovgivning og håndhevelse. Dette innebærer et mer detaljert krav til komplett og effektiv kvalitetssikring av inspektører og periodiske besiktigelser for å sikre den tekniske sikkerhet ved skipet samt utstedelse av sertifikater, jf. artikkel 5.¹⁴

Den ekspertise som er nødvendig for kvalitetsmessig inspeksjon av skips sikkerhet, er godt representert hos classeselskapene med sine verdenskontorer og stedlige representanter. En flaggstats delegasjon av statlige inspeksjonsoppgaver myndighet til classeselskapene vil være både kostnadsbesparende og vil forhindre dobbeltarbeid. Dette fordi classeselskapene ofte yter kontraktuelle tjenester til de skip flaggstatene har ansvar for.

Når classeselskapenes klassifiserer skip på vegne av flaggstater følger de den respektive flaggstats offentlige regelverk, samt de vedkommende internasjonale forpliktelser. Dette i motsetning til der classeselskapene yter private tjenester og benytter seg av selskapenes egne standarder.¹⁵ Det nevnes her at classeselskapenes reguleringer bygger på og utfyller offentlige lover og forskrifter. Classeselskapenes standarder er således i stor utstrekning sammenfallende med de offentlige regler hva gjelder skipssikkerhet. Dette fordi både

¹³ Vedtatt 2. november 1973 og 17. februar 1978 (protokollen), London. Trådte i kraft 02.10.1983, gjennomført i norsk rett, jf. skipssikkerhetsloven kap.5 og forskrift av 16.06.1983 nr.1122 om hindring av forurensning fra skip(MARPOL-forskriften) se <http://www.eos-saker.org/?q=node/483>

¹⁴ Anthony M. Antapassis, "*Liability of Classification Societies*," s.1, vol.11.3 Electronic Journal of Comparative Law, (desember 2007), www.ejcl.org.

¹⁵ Ot.prp.nr.87 (2005-2006) "*Om lov om skipssikkerhet*", s.24-25

klaseselskapene og flaggstatene jobber mot samme mål, nemlig unngåelsen av sjøulykker.¹⁶

IMO har fremsatt retningslinjer for flaggstatlig delegasjon til klaseselskapene "*Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the administration*," med kriterier for oppfyllelse i "*Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the administration*".¹⁷ EU har videre i direktiv 94/57/EF gått lenger med å godkjenne delegasjon innen EU og på det internasjonale nivå.¹⁸

I Norge er flaggstatsprinsippet løst ved at Nærings- og Handelsdepartementet delegerer mesteparten av sin tilsynsmyndighet til fem klaseselskaper, *Det Norske Veritas* (DNV), *Lloyd's Register* (LR), *Bureau Veritas* (BV), *Germanischer Lloyd* (GL) og *American Bureau of Shipping* (ABS).¹⁹ Klaseselskapene følger da de norske offentlige regler for skipssikkerhet slik de viser seg i skipssikkerhetsloven samt de nevnte retningslinjer og EU-direktiv.

Det bør nevnes at klaseselskaper ved utilstrekkelig utøvelse av delegert arbeid vil kunne bli ansvarlig i tre situasjoner.²⁰ For det første vil det være forholdet mellom klaseselskap og stat, for det andre forholdet mellom klaseselskap og klient, og for det tredje forholdet mellom klaseselskap og tredjemann. Da denne fremstilling omhandler erstatning til tredjemann er det kun den sistnevnte situasjon som vil være av betydning. Det vil ikke være nødvendig å drøfte om klaseselskaper har ansvar overfor tredjemann ved delegerte oppgaver fra staten. Dette har sin begrunnelse i om de offentlige myndigheter kan delegere

¹⁶ Ibid s.24-25

¹⁷ Resolusjon A.739(18) og resolusjon A.789(19), jf. NOU 2005:14 *op.cit.*s.39, for selve resolusjonen se. http://www.mpa.gov.sg/circulars_and_notices/pdfs/sc07-12k.pdf

¹⁸ NOU 2005:14 *op.cit.*s.39; Se pkt. 3.4.3.1.

¹⁹ Ot.prp. nr.87, *op.cit.*s.24; *ibid* s.39

²⁰ Her vil kun klaseselskapenes ansvar ved delegert arbeid gjennomgå. Klaseselskapenes ansvar overfor tredjemann ellers vil drøftes i pkt.3 nedenfor.

sine flaggstatlige oppgaver kan staten ikke på noen måte delegere bort et eventuelt medfølgende ansvar. Av denne grunn er det essensielt at flaggstaten overvåker klasseselskapene grundig. Der det viser seg at et klasseselskap ikke har overholdt de satte standarder hva gjelder inspeksjon, undersøkelser og lignende, presumeres det at flaggstaten ikke har hatt god nok kontroll med klasseselskapet og staten vil stå som ansvarlig part.²¹ Om staten kan kreve erstatning tilbake fra klasseselskapet etter de har utbetalt tredjemann, er avhengig av vilkårene i delegasjonsavtalen, og det vil falle utenfor denne fremstillingen.

Det har nå blitt vist til klasseselskapets historie, arbeid og stilling i dag. I det videre vil det fokuseres på hva som faktisk gjøres på den maritime rettsarena for å sørge for at klasseselskapene overholder sine standarder og videre utfører kvalitetssikrede tjenester.

2.1.1.1 Klasseselskapers Internasjonale overvåkningsorgan og konvensjoner omhandlende klasseselskap

Da det finnes over 50 organisasjoner rundt omkring i verden som driver med klassifisering ble det ansett nødvendig med et overordnet organ som vaktet kvaliteten av selskapenes arbeid.²² Dette førte til at de største klasseselskapene gikk sammen om å dannelsen av *The International Association of Classification Societies Ltd.* (IACS). IACS består i dag av de ti (elleve) største klasseselskapene i verden som blant andre DNV, ABS og RINA.²³

Til sammen klassifiserer IACS' medlemmer over 94 % av verdens handelsflåte, og arbeider til stadighet med en felles standard for samtlige av dets medlemmer. Dette for å forbedre

²¹ Se for eksempel SOLAS kapittel I B art 6 (e) og 12 (a)viii

²² <http://www.iacs.org.uk/>. "What is a class society".

²³ Det ellefte "medlem" er indiske klasseselskapet *Indian Register of Shipping*, som pr. nå kun er tilknyttet IACS, se <http://www.iacs.org.uk/>

den service som ytes, og åpne for en garanti for god kvalitet, øke tillitten på det internasjonale plan, og minimalisere risikoen for olje- og bunkersoljesøl.²⁴

Selv om IACS stadig arbeider for å bedre klaseselskapenes standarder og tjenester, ble det etter *Erika* ulykken i 1999 nedsatt et uavhengig rådgivende organ, *The European Maritime Safety Agency* (EMSA). EMSA jobber ut fra formålet om å sikre at sjøsikkerhetsarbeid utføres under tilstrekkelig tilsyn.²⁵ EMSAs agenter har et nært samarbeid med medlemsstatenes egne sjørettsekspertiser med hensyn til arbeidet med og gjennomføring av EU-lovgivningen på området. EMSAs agenter påser at lovgivningen etterleves, hvorledes lovgivningen fungerer, herunder om den virker preventivt og/eller etter sitt formål. Agentene rapporterer så til EU-kommisjonen, og dette anses for å sikre et kvalifisert nivå av maritimt sikkerhet, også blant klaseselskapene.²⁶

En ytterligere organisasjon på dette området er IMO som jobber særlig for å minske forurensning og har utviklet internasjonale konvensjoner og regelverk da også omhandlende klaseselskaper.²⁷ Den mest sentrale av IMOs konvensjoner hva gjelder klaseselskaper er *Convention for the Safety of Life At Sea 1974* (SOLAS) hvor det stilles krav til hvilke sertifikater skipene behøver, samt at det nedsettes hvilke kriterier som skal inngå i de ulike sertifikat.²⁸ Videre har IMOs MARPOL 73/78 som formål å:

²⁴ Anthony M. Antapassis, "Liability of Classification Societies," s.5-6, vol.11.3 Electronic Journal of Comparative Law, (2001), se www.ejcl.org.

²⁵ EMSA ble dannet som et direkte resultat av *Erika* II-pakken, etterfølgende *Erika* ulykken. Se "Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency". (As amended by No 1644/2003, 724/2004 and 2038/2006)
http://www.emsa.eu.int/Docs/legis/regulation_1406-2002_-_consolidated.pdf

²⁶ NOU 2005:14, *op.cit.*s.60.

²⁷ Ot.prp.nr.87, *op.cit.* s. 26-28; Norge ble medlem av IMO i 1958. Se "Internasjonale konvensjoner og organisasjoner," Regjeringen.no, se NOU 2005:14 *op.cit.*s.45

²⁸ SOLAS 1974 trådte i kraft 25. mai 1980. se NOU 2005:14 *op.cit.*s.48

*”Forebygge og minske forurensning fra skip, og da både forurensning forårsaket av den daglige driften av skip og forurensning som følge av uhell”.*²⁹

I 1998 ble *The International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention* (ISM Code) dannet.³⁰ ISM Code er en del av SOLAS og den gir retningslinjer for internasjonal regulering. Videre definerer den flaggstaters og klasseselskapers rolle hva gjelder sikkerhet og drift av skip samt hvorledes hindre forurensning. ISM Code viser blant annet at skipssertifisering kun er gyldig når det er begått av organisasjoner godkjente av IMO.³¹

²⁹ NOU 2005:14 *op.cit.*, s.52.

³⁰ IMOs koder er kun anbefalinger og således ikke automatisk en del av gjeldende rett. Men der koden henviser til en allerede ratifisert konvensjons tekst (noe som ofte skjer, og har skjedd i dette tilfellet gjennom SOLAS), vil koden være bindende likevel. Se Ot.prp.nr.87, *op.cit.*, s.47.

³¹ Ot.prp.nr.87 *op.cit.*, s.28-29. Se ISM CODE kapittel 2, ”Key players” jf. i.law.com

3 Klaseselskapers ansvar for oljesøl de lege lata

3.1 Introduksjon

Hver eneste oljesølsulykke forårsaket av skips tekniske defekter, minner om nødvendigheten av og behovet for kvalitetssikret overvåkning av skip.³² Når et klaseselskap inspiserer og godkjenner et skip som ”i klasse” og skipet likevel forliser og forårsaker mengder med oljesøl, kan man spørre seg om klaseselskapet skal stå ansvarlig for dette. Især der man kan bevise at klaseselskapet eller en som klaseselskapet svarer for har utført utilfredsstillende inspeksjoner.

Klaseselskapene har klausuler som beskyttelser mot og fritar selskapene for eventuelt kontraktansvar, men hva med ansvar for skade utenfor kontrakt, der ansvarsfraskrivelsene ikke gjelder? Det finnes i dag ingen internasjonal konvensjon som omhandler klaseselskapers ansvar generelt, og da heller ikke for klaseselskapers ansvar ved oljesøl. Dette er hovedfokus i det følgende, og for å kunne gå inn på en drøftelse rundt dette, er det nødvendig å først se på regelverket for oljesølsansvar i sin helhet. Dette fordi klaseselskapers ansvar overfor tredjemann ved oljesøl vil ha sin begrunnelse i hvorledes oljesølssystemet er bygget opp.

3.2 Rettskildesituasjonen og utvikling frem til i dag

Siden 1950-tallet har det vært et økt fokus på miljøspørsmål og hvordan man best skal kunne unngå forurensning, eventuelt minimalisere og avverge skader som oppstår, samt forsikre seg mot at tapene vil bli dekket så godt som mulig, om ikke fullt ut³³.

³² Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob, ”Innføring i sjørett” (2004) 6 utg. s.58-61.

³³ Ibid s.173.

I Norge er Lov om vern mot forurensning og om avfall av 13 mars 1981 nr.6 (forurensningsloven) den primære rettskilde ved generell forurensning. Forurensningsloven § 53,1 ledd viser at lovens kapittel 8, omhandlende erstatningsansvar ved forurensning, kun gjelder der spørsmålet om ansvar

”ikke er særlig regulert i annen lovgivning”.

Oljesøl reguleres særskilt av lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) kapittel 10. Sjøloven kapittel 10 er utfyllt av internasjonale konvensjoner ratifisert av Norge, og som gjelder som formell norsk lov, da særlig 1992 *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (Ansvarskonvensjonen). Sjøloven har forrang for forurensningsloven ved motstrid, men forurensningsloven vil kunne være supplerende der det mangler regulering i sjøloven, jf. forurensningsloven §§ 57 og 58.³⁴

Sjøtransport er en internasjonal bransje og dette gjenspeiler seg i de sjørettslige lovreguleringer. Grunnet oljesøls grenseoverskridende karakter er det de siste 60 år vært gjort forsøk på å skape et internasjonalt uniformt rettssystem. Det internasjonale samarbeid tok form etterfølgende *Torrey Canyon* ulykken i 1967. 12.000 tonn olje strømmet ut over Englands vestkyst, noe som resulterte i IMOs vedtagelse av 1969 *International Convention Relating to the Intervention on the High Seas in Cases of Pollution Casualties* (Inngrepskonvensjonen) og Ansvarskonvensjonen av 1969. Den første konvensjonen omhandlet myndigheters rett til å gripe inn ved oljesøl og Ansvarskonvensjonen etablerte et objektivt ansvar for skipseier ved oljesøl og økte kraftig terskelen for begrensning av ansvar.³⁵

Med 1971 *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* (Fondskonvensjonen 1971) vedtok IMO at ved

³⁴ Falkanger, *op.cit* s.173, 178. Mer om dette i pkt.3.3.1. nedenfor.

³⁵ Falkanger, *op.cit* s.175. For eiers objektive ansvar se Ansvarskonvensjonen §191, 1 ledd.

ulykker der ansvaret oversteg eiernes begrensningsbeløp, eller eier ikke kunne dekke sitt ansvar skulle det utbetales penger til de skadelidte fra et internasjonalt erstatningsfond finansiert av oljeselskapene.

I 1979 forliste Amoco Cadiz utenfor vestkysten av Frankrike og tydeliggjorde at ansvarsbeløpene i Ansvarskonvensjonen fortsatt var altfor lave. Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonen ble således endret gjennom ekstra protokoller i 1984.³⁶ Disse protokollene var også basert på ønsket om å få USA med i det internasjonale samarbeidet. Men etter Exxon Valdez ulykken ved Alaska i 1989 startet USA arbeidet med egen regulering som i 1990 viste seg i vedtagelsen av *Oil Pollution Act 1990* (OPA).³⁷ OPA strammet inn ansvaret ved oljesøl mer enn det i Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonen, da med en videre gruppe av ansvarlige og høyere begrensningsbeløp. OPA åpnet også for innføring av strengere særregulering på statlig nivå.

Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonens protokoller av 1992 ble ratifisert av de nordiske landene i mai 1996, og fungerer i dag som gjeldende rett på området for oljesøl.³⁸

Etter den katastrofale oljeulykken, *Erika* i 1999 ble det igjen klart at ytterligere forhøyelser av begrensningsbeløpene var nødvendig.³⁹ 1. November 2003 ble ansvarsgrensen i Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonen hevet med over 50 %. Dette ble av flere medlemsstater likevel ikke sett på som tilstrekkelig, noe som førte til etablering av

³⁶ 1984 protokollene ble aldri ratifisert, se Falkanger, *op.cit* s.176

³⁷ Se Brautaset, Lasse, ”*Oljesølsansvaret: Oil Pollution Act: Innhold og respons*” MarIus 195(1992) s.101-128

³⁸ 38 stater har bare ratifisert Ansvarskonvensjonen av 1969, og ikke Ansvarskonvensjonen av 1992. Konvensjonene eksisterer side om side. Norge har kun plikter etter Ansvars- og Fondskonvensjonen av 1992, og det er pr. 11.11.08 101 medlemmer av 1992 konvensjonene, se IOPC explanatory note s.109-10, se <http://www.iopcfund.org/npdf/genE.pdf>

³⁹ Tapene i *Erikasaken* var på langt mer enn skipseiers ansvar omfattet.

tilleggsprotokollen 2003 *Supplementary Fund* (TilleggsFondskonvensjonen).⁴⁰

TilleggsFondskonvensjonen ble dannet med det formål å fungere som en ekstra sikkerhet for de tap som overskyter begrensningsbeløpet etter Ansvarskonvensjonen og som heller ikke vil bli dekket fullt ut av Fondskonvensjonen. Ansvars-, Fonds- og

TilleggsFondskonvensjonene er således et tretiersystem, da man vil kunne gå gjennom tre dekningsbulker der tapene er så store at Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonen ikke dekker de fullt ut.

Disse nevnte konvensjoner styres av det internasjonale erstatningsfond for sivile erstatningsansvar, *International Oil Pollution Compensation Fund* (IOPCFond).⁴¹ I samarbeid med skipenes forsikringsselskaper kan IOPCFond betale ut opp til 180 millioner euro.⁴²

I de senere år har *Den Europeiske Union* (EU) fokusert sterk på sjøsikkerhet, med det formål å sikre et høyt og likestilt nivå for sikkerheten ved skip innen EU. Via EØS-avtalen har Norge forpliktet seg til å innta EUs direktiver som gjeldende rett.⁴³ EU kan av den grunn gi regelverk med direkte virkning for medlemsstater, og dette regelverk vil da gjennomføres av Norge via EØS-avtalen.⁴⁴ Til sammenligning velger IMOs medlemsstater selv om de vil ratifisere IMOs vedtatte konvensjoner. Av denne grunn vil EU raskere kunne gjennomføre regelverk for slik å styrke sjøsikkerheten og forebygge forurensning til sjøs. Det var gjennom EU direktiv at SOLAS' minimumskrav og andre IMO-konvensjoner med tilhørende koder som ISM Code ble gjort til del av den preseptoriske EF-retten.⁴⁵ Som et

⁴⁰ Ot.prp.nr.28 (2003-2004), pkt.1, s.6; Det er pr.11.11.08 21 medlemmer av Tilleggsfondskonvensjonen, se IOPC opcit. s.5 og 10.

⁴¹ IOPC introduction, se <http://www.iopcfund.org/intro.htm>

⁴² Der kostnadene ved oljesølet overstiger dette nevnte beløp, vil skadelidende gå til domstolene for de resterende ubetalte erstatningsbeløp.<http://en.iopcfund.org>

⁴³ EØS-avtalen er gjennomført i norsk rett ved Lov om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om

Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. av 27 november 1992 nr.109, (EØS-loven). <http://lovdata.no/all/hl-19921127-109.html>

⁴⁴ NOU 2005:14, *op.cit*, s.25

⁴⁵ NOU 2005:14, *op.cit*, s.58

videre skritt i arbeidet med kvalitetssikring av skip, har EU blant annet vedtatt en arbeidsplan om godkjenning av klasseselskap.⁴⁶

3.3 Klasseselskapers oljesølsansvar etter Ansvarskonvensjonen, sjøloven og rettspraksis

Den generelle erstatningsretten bygger på to hensyn, reparasjons- og prevensjonshensynet.⁴⁷ Reparasjonshensynet har som formål å økonomisk gjenopprette og reparere oppståtte skader.⁴⁸ Prevensjonshensynets formål er å virke preventivt overfor skadevolder, individualpreventivt, og overfor personer generelt, allmennpreventivt; erstatningsansvaret søker å forhindre at slike skader oppstår igjen. Videre er det og slik at i den generelle erstatningsrett står ansvarssubjektet ansvarlig for skaden som har oppstått med hele sin formue. I tillegg er det slik at der skaden begås av flere skadevoldere vil de hefte solidarisk for skaden.⁴⁹

Sjøretten har på den annen side en noe annerledes regulering av spørsmålet om erstatning for skade. Det sjørettslige erstatningsansvar baseres på tanken om at skadelidende skal kompenseres for sitt tap. Dette fordi sjøtransport har vært og er en svært så risikabel affære, både når det gjelder skadeomfang og risiko for tap. For at det skal muliggjøres å drive med sjøtransport, har det blitt utviklet to såkalt beskyttende prinsipper; prinsippene om ansvarskanalisering og ansvarsbegrensning.

I det følgende vil systemet for ansvarskanalisering gjennomgå, hva angår oljesølsreglene, for slik å videre kunne drøfte om klasseselskap kan anses ansvarlig for oljesøl innenfor disse regler.

⁴⁶ 2001/35/EU s.19/11.

⁴⁷ Lødrup, Peter, *"Lærebok i erstatningsrett"* 4 utg. (1999) s.90

⁴⁸ Helset, Per, *"Erstatningsrett"*, (1995), Aschehoug og Gyldendals store norske leksikon; Lov og rett s. 308.

⁴⁹ jf. lov om skadeserstatning av 13. Juni 1969 nr. 26, § 5-3.

3.3.1 Ansvarsgrunnlag, -subjekt og -kanalisering

Definisjonen av et skip følger sjøloven § 191, 3 ledd, jf. Ansvarskonvensjonen artikkel I(1), som sier at skipet må være bygget for å transportere olje i bulk. Oljesølet må videre komme fra et skip som er under oljetransport, eller være søl som i oljerester etterfølgende en oljetransport. Oljesøl defineres i sjøloven § 191,4 ledd, jf. Ansvarskonvensjonen artikkel I(5) som viser at oljen som transporteres må være en bestandig hydrokarbon-mineralolje.⁵⁰ Det er kun den skade og tap som skjer utenfor skipet som omfattes.⁵¹ Endelig må oljesølet være oppstått i en konvensjonsstat eller innen dennes økonomiske sone, sjøloven § 206, jf. Ansvarskonvensjonen artikkel II.

Ved oljesøl er skipets eier erstatningsansvarlig på objektivt grunnlag, sjøloven § 191,1 ledd, jf. Ansvarskonvensjonen artikkel III(1). Skipes eier defineres som den som står som registrert eier, eller der skipet ikke er registrert, den som eier, sjøloven § 191(4), jf. Ansvarskonvensjonen artikkel I(3). Det nevnes at eier unntas ansvar i tre ulike force majeure situasjoner; ved krig, ved en tredjepersons forsettelig handling, og ved uaktsomhet eller rettsstridighet fra offentlig myndighet.⁵² Det nevnes og at eiers ansvar lempes etter alminnelige erstatningsregler ved forsettlig handling fra tredjemann, der handlingen springer ut av et ønske om å skade.⁵³

Det konstanteres at klasseselskap ikke er objektivt ansvarlig for oljesøl etter sjølovens kapittel 10 og Ansvarskonvensjonen da klasseselskap klart ikke er å anse som registrert eier eller eier.

⁵⁰ Dette vil omfatte råolje, tung dieselolje, fyringsolje og lignende. Se Falkanger, *op.cit* s.178-179.

⁵¹ Sjøloven §191,2 ledd, Ansvarskonvensjonen artikkel 1(6)a-b. Her nevnes det at utslippet ikke nødvendigvis må være olje som definisjonen i §191,4 ledd. Reglene gjelder også der utslippet er bunkers (drivstoff), så lenge det er et tankskip som pr. den tid utslippet skjer, enten bærer tungolje i bulk eller innehar rester etter slik transport i tankene.

⁵² Sjøloven §192,1 ledd (a-c), Ansvarskonvensjonen artikkel III 2(a-c).

⁵³ Sjøloven §192,2 ledd, Ansvarskonvensjonen artikkel III 2(b)

Sjøloven § 193(a-f), jf. Ansvarskonvensjonen artikkel III 4(a-f) etablerer en kanalisering av ansvar direkte til skipets eier. Denne kanaliseringen innebærer at nærmere bestemte individer ikke kan holdes ansvarlige for skaden, med mindre sølet har oppstått forsettlig eller med ønske om å skade.⁵⁴ Sjøloven har en videre kanalisering enn Ansvarskonvensjonen, da sjøloven har åpnet for også å omfatte sender, avlaster, eier eller mottaker av last.⁵⁵ Dette fordi Ansvarskonvensjonen ikke hinder ytterligere kanalisering gjennom nasjonal lovgivning.⁵⁶ De personer fritatt for ansvar etter sjøloven § 193 (a-f) er:

*”(a) medlem av besetningen eller noen ansatt hos eller agent for eieren, (b) los eller andre som utfører tjeneste for skipet, (c) skipets reder og disponent, samt befrakter, (d) sender avlaster, eier eller mottaker av last, (e) den som utfører bergning med samtykke fra skipets side eller på oppdrag av offentlig myndighet, (f) den som iverksetter tiltak for å iverksette eller begrense forurensningsskade og noen ansatt hos personer nevnt i pkt. b”.*⁵⁷

Grunnen til denne kanaliseringen viser seg i hensynet bak det sjørettslige erstatningsregimet som nevnt i pkt. 3.3, da man får forenklede tvister og unngår drøftelser rundt hvem som er ansvarlig for det oppståtte oljesølet, samt at man ikke behøver å drøfte ansvarsgrunnlag.

Klasseselskapene ikke uttrykkelig nevnt blant de som fritas for ansvar og det som må drøftes her er om klasseselskapene likevel omfattes av personene som fritas fra ansvar. Det naturlige er å se om klasseselskapene kan anses å falle inn under sjøloven § 193 (b),

⁵⁴ Sjøloven § 193,2 ledd(f), Ansvarskonvensjonen artikkel III 4(f)

⁵⁵ Det nevnes at denne utvidelsen ikke er av betydning for klasseselskap, så Ansvarskonvensjonen og sjøloven vil behandles felles i det videre.

⁵⁶ Falkanger, *op.cit* s.181

⁵⁷ Ansvarskonvensjonen artikkel III 4.(a-f), se Ot.prp.77 (2006-2007) ”Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade” pkt.7.1.1. s.15.

Ansvarskonvensjonen artikkel III (4) b, ”...*andre som yter tjenester på skipet...*”. Ordlyden er rimelig vid og vil etter en ren språklig forståelse kunne omfatte klasseselskapetr.

Forarbeidene til sjøloven sier ikke noe om definisjonen av ordet annet enn at under litra b skal loser være fritatt fra ansvar”.⁵⁸

Spørsmålet om hvem som omfattes av ansvarskanaliseringen har vist seg i rettspraksis ved to anledninger, i rettssakene etterfølgende oljesølsulykkene *Erika* og *Prestige*. Det interessante her er at selv om ulykkenes handlingsforløp var relativt like, kom de respektive domstoler til ulike resultat. Dommene vil i det følgende vil gjennomgå hver for seg for slik å se om klasseselskapene kan anses å gå inn under ansvarskanaliseringen.

3.3.1.1 Erikaulykken

Oljesølsulykken *Erika* er av stor betydning her da det etterfølgende ulykken ble anlagt søksmål mot skipets klasseselskap basert på anførsler om utilstrekkelig tjeneste. I det følgende vil klasseselskapet kort omtales for å sette dette i sin kontekst. Videre vil saksforholdet og de etterfølgende rettslige konsekvenser av dommen gjennomgå for å se om klasseselskapet ble ansett å ha ansvar overfor tredjemann.

Skipets klasseselskap var *Registro Italiano Navale* (RINA). Selskapet ble dannet i England i 1861 og er i dag en internasjonal organisasjon med operasjoner i 26 land og hovedkvarter i Genova.⁵⁹ RINA er medlem av EMSA, IACS og IMO og selskapets ytelser går for å være av god og sikker kvalitet. Som klasseselskap sertifiserer og inspiserer de skip og yter sertifikater etterfølgende de internasjonale konvensjonene SOLAS og MARPOL 73/78. Som de fleste andre klasseselskap utfører RINA også oppgaver for flaggstater, jf. pkt.2.1.1. over, om flaggstaters delegasjonsmyndighet. I forhold til skipet *Erika* utførte RINA både

⁵⁸ Ot.prp.nr.21 (1994-1995). Om lov endringer i lov 24 juni 1994 nr 39 om sjøfarten (sjøloven) m.m (ansvar for skade ved oljesøl fra skip)

⁵⁹ Hjemmesiden til RINA, under ”*Presentazione*” se <http://www.rina.it/>

privat klassifisering for skipseier, men også offentlige inspeksjons- og overvåkningsoppgaver på vegne av *Erikas* flaggstat, Malta.

Det spesielle i Erikasaken var at RINA ikke hadde oppdaget noen feil ved skipets tekniske stand og således godkjent skipet i klasse slik at oljetransporten kunne utføres.⁶⁰

3.3.1.1.1 Ulykkesforløpet

Den 12. desember 1999 knakk den 24 år gamle oljetankeren *Erika* i to og forliste utenfor den franske kysten av Bretagne.⁶¹ 19800 tonn med tungolje lakk ut og skadet deler av kystlinjen. Skipet var registrert i Malta, chartret av et skipsselskap registrert i Bahamas, skipseier var italiensk og lasten var eid av oljeselskapet Total Fina. Erikaulykken satte problemet med oljesøl øverst på den politiske agendaen, men da også med et fokus på klaseselskapers ansvar ved oljesøl.

Samtlige rapporter indikerte at skipet var i god stand og at det hadde undergått nylige tekniske inspeksjoner. Eksempelvis hadde RINA i august 1998 gjennomført en særlig innstendig undersøkelse og etter dette fått fornyet dets sertifikater.⁶² Skipet var også blitt undersøkt ved flere anledninger etter dette, men ingen av disse undersøkelsene hadde

⁶⁰ Total corporate web site, “*Erika: review of the facts*” under “*Glossary*,” http://www.total.com/en/group/news/special_report_Erika/Erika_review_facts/Erika_cause_s_sinking_11375.htm

⁶¹ Özçayır, Oya, *The Erika and its Aftermath*, 7 International Maritime Law Journal. s. 230-240 (2000), s. 230, se http://www.turkishpilots.org.tr/ingilizcedernek/DOCUMENTS/Oya_Ozçayir_The_Erika_And_Its_Aftermath.htm

⁶² Total corporate web site, “*Erika: review of the facts*” under “*the vessel*,” http://www.total.com/en/group/news/special_report_Erika/Erika_review_facts/Erika_cause_s_sinking_11375.htm

avdekket tekniske feil ved skipet. Likevel, som inspeksjonene etterfølgende ulykken viste var det store strukturelle mangler ved *Erika*.⁶³

Den 28. november 2005 ble ulykkesrapporten framlagt med den konklusjon om at forliset var en følge av indre korrosjon i ballasttank nr.2. Skipssikkerhetseksperter hevdet at korrosjonen var tydelig og ikke i nærheten av akseptabelt nivå.⁶⁴ I tillegg kom det frem at pålagte reparasjoner av andre småfeil ikke var blitt gjennomført. Skipets sertifiseringer reflekterte således ikke skipets virkelige tilstand.⁶⁵ Under ekspertenes undersøkelser ble det videre fremvist at fire av de åtte skipene bygget i samme serie som *Erika* hadde hatt omfattende strukturelle feil når det gjelder knekk av og sprekker i dekk.⁶⁶

Den franske stat fremsatte etter dette søksmål overfor RINA med krav om erstatning for oljesøl, og det er dette som vil gjennomgås i det følgende.

3.3.1.1.2 Rettslige konsekvenser

RINA startet de rettslige forhandlinger ved domstolen i Syracuse, Italia, med krav om stadfestelse av at selskapet ikke under noen omstendighet kunne stilles ansvarlig for ulykken. Videre hevdet RINA at den italienske domstolen jurisdiksjonsmessig var kompetent rett da det var i Augusta at *Erikas* påståtte feilklassifiseringen var blitt ytt.⁶⁷

⁶³ Ibid

⁶⁴ IOCP Fund 1992, The Directors report at a meeting of the Executive Committee, “*Incidents Involving the 1992 Fund, Erika*,” 6 Feb (2006) avsnitt 8.3 og 8.4, se http://www.iopcfund-docs.org/ds/pdf/92exc32-3_e.pdf

⁶⁵ Total corporate web site, “*Erika: review of the facts*” under “*the causes of the sinking*,” http://www.total.com/en/group/news/special_report_Erika/Erika_review_facts/Erika_cause_s_sinking_11375.htm

⁶⁶ Özçayır, *op.cit.* under “Background”.

⁶⁷ CMI “*Jurisprudence on Interpretation of Maritime Conventions; Exclusive Jurisdiction artikkel IV*” s.1-2, se http://www.comitemaritime.org/jurisp/ju_Ansvarskonvensjonen.html#Anchor-13507

Den franske stat og Total Fina hevdet på sin side at dette ikke var riktig og fremsatte problemstillingen for *Corte di Cassazione* (Italias høyesterett) med ønske om at jurisdiksjonsspørsmålet skulle løses så fort som mulig.⁶⁸

Den italienske høyesterett uttalte at den eksklusive jurisdiksjonen lå hos de franske domstoler, da det var i Frankrike oljesølet var oppstått, jf. Ansvarskonvensjonen artikkel II:

“Convention shall apply exclusively:(a) to pollution damage caused:(i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and (ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State...”

og IX(1):

“Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in Article II, of one or more Contracting States...actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States”.

Videre viste retten at jurisdiksjonen som ligger hos domstolen i den stat oljesølet har oppstått, jf. artikkel II gjelder også overfor den person erstatningskravet er fremsatt:

*“... the exclusive jurisdiction of the courts of the State in the territory, territorial sea or area indicated in Article II of which pollution damage has occurred is not limited to cases where actions are brought against the owner of the ship or its insurer, but exists whoever is the person against whom actions for compensation are brought.”*⁶⁹

⁶⁸ *Corte di Cassazione- Sezioni Unite 17.10.2002, No.14769-IOPC Fund 1992 v. RINA S.p.A. and Others-Total Fina Elf S.A. and Others v. RINA S.p.A. and Others – French State v. RINA S.p.A. and Others-m/t “Erika” (2003 Dir. Mar.139). Se http://www.comitemaritime.org/jurisp/ju_Ansvarskonvensjonen.html.*

⁶⁹ Ibid

Den franske stat ved *Conseil General de la Vendee* anla etter dette sak fremfor *Tribunal de Commerce* i Nantes, mot RINA, Total Fina og skipseier. Da både på strafferettslig og sivilt grunnlag.⁷⁰ Retten gikk gjennom alle inspeksjoner og undersøkelser RINA hadde foretatt, sammenlignet disse med de ulike ekspertuttalelser. Retten konkluderte med at RINA ikke var immun mot et straffeansvar, og dømte klasseselskapet til å betale en bot på 375000 Euro.⁷¹ Den franske rett uttalte:

*“The RINA society and TOTAL SA, authors of the crime of Article 8 of Law no. 83-583 of July 5, 1983, must each be sentenced, to pay the maximum fine applicable to legal entities ...a fine of 375,000 euros”.*⁷²

Når det kom til spørsmålet om RINA var ansvarlig på sivilt grunnlag kom retten frem til at det er nødvendig, som en konsekvens av at RINA anses strafferettslig ansvarlig, å se om de faller inn under ansvarsfritagelsen i Ansvarskonvensjonen artikkel III 4 (b):

“In accordance with paragraph 4 of Article III ...no request for compensation of damages by pollution can be...introduced against:

*‘...b) the pilot or any other person, who without being member of the crew, provides services for the ship;’ ...”*⁷³

*“It is consequently necessary to determine if the persons criminally responsible for the crime of pollution, in this case... RINA... are referred to by these provisions that would exclude...any request for compensation...”*⁷⁴

⁷⁰ Det er klasseselskap som er av betydning i denne fremstillingen så de rettslige problemstillinger for Total Fina og skipseiers vil ikke drøftes i det videre.

⁷¹ Straffen ble avsagt 16. januar 2008. Euro.Carvajal, Doreen, “*Oil company Total ruled liable in 1999 spill off French coast,*” International Herald Tribune, 16.01.2008, se <http://www.iht.com/articles/2008/01/16/europe/tanker.php>

⁷² Erikadommen av 16 januar 2008, Paris Court of first instance 11th chamber-section 4 No.9934895010, engelsk oversettelse, s.232

⁷³ Ibid, s.234

⁷⁴ Ibid, s.234

RINA anførte at de gjennom sine serviceytelser klart var omfattet av Ansvarskonvensjonens beskyttelse og således var unntatt ansvar i denne saken

“The RINA society maintained that as service provider, it fell within b) of paragraph 4 of Article III.”⁷⁵

Retten gjennomgikk kriteriene i Anavarskonvensjonens 1992 protokoll og kom frem til at artikkelen har formål å beskytte visse personer:

“As a review of the terms of the 1992 protocol made it possible to emphasize, the paragraph 4 of Article III includes, by field of activities, the persons against whom no request for compensation for damages by pollution can be initiated.”⁷⁶

Dette formålet betydde videre at artikkelen relaterer til personer som uten å være en del av betjeningen, yter tjenester for skipet som en direkte deltagelse i den maritime operasjon. Disse hadde behov for beskyttelse og var derfor unntatt ansvar.

“This is why, by generically referring to the pilots or any other person who while not being a member of the crew, provides services for the ship, the exclusion provided by b) of paragraph 4 of Article III can only be understood as that related to persons who, without being a crew member, provide services for the ship directly participating in the maritime operation...”

Men dette var ikke en situasjon retten anså RINA for å være i hva gjaldt *Erika*:

“... a situation that was not that of the RINA society with regard to the Erika.”⁷⁷

Den franske rett konkluderte med at RINA ikke var omfattet av ansvarsfritagelsen slik at dermed var adgang for skadelidende til å fremsette krav mot klasseselskapet. Rettsaken endte med at RINA, skipseier og Total Fina ble holdt solidarisk ansvarlig for de oppståtte

⁷⁵ Ibid, s.234

⁷⁶ Ibid, s.235

⁷⁷ Ibid, s.235

økonomiske tap. Erstatningsbeløpet kom på 192,8 millioner euro, inkludert 159, millioner euro til den franske stat.⁷⁸ Dette med bakgrunn i fransk rett.

3.3.1.2 Prestigeulykken

Oljesølsulykken *Prestige* er også av stor betydning da skipets classeselskap også her fikk store deler av skylden for skipets forlis. Det finnes nødvendig redegjøre litt om det aktuelle classeselskapet før selve ulykken og de rettslige etterfølgende konsekvenser gjennomgås, da for slik å sette selskapet i rett kontekst.

Skipets classeselskap var *American Bureau of Shipping* (ABS). ABS ble dannet i New York i 1862, og er en skattefri, ikke-profitterende, uavhengig organisasjon, med generell delegert myndighet fra *US government* og *United States Costal Guard* (USCG).⁷⁹ ABS yter service på vegne av mer enn 100 maritime flaggstater globalt og er autorisert av flaggstater til å utføre inspeksjoner på skip seilende med statens flagg. Eksempelvis er ABS ansvarlig classeselskap for Panama- og Suezkanalens tonnasje. Likevel er det privat klassifisering for rederier som utgjør mesteparten av ABS' arbeidsmengde. ABS følger de nasjonale *US Code of Federal Regulations* (CFR), samt de generelle internasjonale konvensjoner SOLAS og MARPOL 73/78. Videre er ABS medlem av EMSA og IACS.⁸⁰

3.3.1.2.1 Ulykkesforløpet

Den 19. november 2002 knakk tankskipet *Prestige* i to og sank ca. 250 kilometer fra den spanske kysten, nær Galicia. Mer enn 80% av skipets 77000 tonn olje lakk ut.

Ulykkesforløpet begynte seks dager tidligere under en storm utenfor Galicia. En av skipets

⁷⁸ International Oil Pollution Compensation Funds (IOPCFunds) "*The March 2008 sessions of the governing bodies - In brief*" under "*Exclusive jurisdiction Artikkel IX*" 13 March 2008, se <http://en.iopcfund.org/newspdfs/March08e34.pdf>

⁷⁹ ABS' hjemmeside <http://www.eagle.org/>

⁸⁰ Ibid

12 tanker bristet og kapteinen ønsket å bli tauet til en galicisk havn, men ble presset av myndighetene til å styre skipet nordvestover. Deretter tvang franske myndigheter skipet sørover mot Portugal, mens den portugisiske marinen avskar skipets kurs for tredje gang, noe som til slutt resulterte i forliset.⁸¹

Skipet var eiet av et gresk selskap, Mare Shipping, det var videre registrert i Bahamas, drevet av Efi Mouloupoulos-Coulouthros og oljelasten var eid av et russisk handelsselskap.⁸²

Siden november 1998 hadde *Prestige* undergått seks havneinspeksjoner og to kartlegginger, men ingen av disse hadde vist noen store strukturelle problemer som ville klassifisert skipet som usjødyktig. ABS' siste klassifiserte av *Prestige* forelå bare seks måneder før ulykken skjedde. Skipet var da besiktiget og godkjent som i klasse.⁸³

Etterfølgende ulykken foretok IACS gjennomgang av alle ABS' undersøkelsesprosedyrer foretatt på *Prestige*.⁸⁴ Forliset ble ansett som en konsekvens av at ABS ikke hadde foretatt god nok inspeksjon av ballasttankene da det var skaden der som til slutt resulterte i at skipet knakk. ABS hevdet at intern inspeksjon av ballasttankene ikke var nødvendig i *Prestiges* tilfelle, men har likevel i ettertid innført tvungen inspeksjon av ballasttankene i slike skip.⁸⁵

⁸¹ Troncoso, José Antonio Fernández, 24 December 2002, <http://www.xente.mundo-r.com/troncoso/prestige/>

⁸² *Prestigedommen Reino De Espana v. The American Bureau of Shipping, Inc, Et Al*, United States District Court, Second District New York, 2 januar 2008, s.84.

⁸³ ABS press release, "þý" 2.desember 2002 se www.eagle.org/

⁸⁴ ABS Press release, "*ABS Outraged by Spain's Proposed EC Complaint*," 2.juli 2003 se www.eagle.org.

⁸⁵ Somerville, Robert, "*ABS Submission to the European Parliament: Public hearing on improving safety at sea in response to Prestige Accident*" 12 mars 2003 utgitt på <http://www.eagle.org/news/press/prestige/euparliament.html>

Spanske skipsinspektører konkluderte med at feilen i *Prestiges* skrog burde vært oppdaget tidligere. Dette grunnet det faktum at *Prestiges* to søsterskip, Alexandros og Centaur allerede var undergått omfattende inspeksjoner etter “Safe Hull” gjennomføringen i 1996.⁸⁶ Denne gjennomføringen var blitt foretatt av ABS og det var blitt konkludert med at skipene var i for dårlig stand til å kunne klassifiseres. Dette fordi slitasje i skrogene mellom hold 61 og 71, trolig ville lede til at de bristet innen 5 år. Sammen med et tredje søsterskip, Apanemo, ble de alle skrapet mellom 1999-2002. Det var uvisst hvorfor *Prestige* fikk seile videre i mer enn 5 år etter inspeksjonene, for som forutsatt hos de andre skipene, bristet *Prestiges* skrog mellom hold 61 og 71.⁸⁷

3.3.1.2.2 Rettslige konsekvenser

De spanske myndighetene anla søksmål ved *the Southern Court District of New York* mot ABS i mai 2003.

Spania hevdet at ABS, som besiktiger av skipets strukturelle og mekaniske skikkethet, hadde opptrådt uaktsomt i sitt arbeid.

”Generally, Spain alleges wrongful conduct on the part of ABS in connection with the classification, certification, and inspection services performed for the Prestige.”

⁸⁸

ABS motsa på sin side dette og hevdet at deres inspeksjoner var tilfredsstillende samt at forliset ville vært avverget der *Prestige* hadde fått tillatelse til å legge til havn.⁸⁹ ABS mente videre at selskapet uansett var fritatt for ansvar gjennom Ansvarskonvensjonens ansvarskanalisering i artikkel III (4) b, og at de amerikanske domstoler ikke hadde

⁸⁶ Mercado, Francisco, artikkel i ElPais.com, “*El fallo estructural que hundió al 'Prestige' era conocido desde 1996*”, 9 juni 2008, Se http://www.elpais.com/articulo/espana/fallo/estructural/hundio/Prestige/era/conocido/1996/elppgl/20080609elpepinac_12/Tes

⁸⁷ Ibid

⁸⁸ Prestigedommen *op.cit.*⁸⁵

⁸⁹ Ibid s.85

jurisdiksjon til å behandle denne saken. Dette på bakgrunn av at Ansvarskonvensjonen kun ga jurisdiksjon til konvensjonsstater, noe USA ikke var.

Domstolen, *US Second District Court*, ved den føderale dommer Laura Swain, begynte sin drøftelse med å analysere ordet ”person” i artikkel III (4) b. Retten kommer frem til at definisjonen må baseres på konvensjonstolkning, slik at teksten må forstås på bakgrunn av kontekst og betydning, samt at ordlyden følges så lenge den ikke er flertydig eller klart urimelig:

*” ‘In construing a treaty, as in construing a statute, [a court] look[s] to the [treaty’s] terms to determine its meaning... The text must be ‘interpreted in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in light of its object and purpose.’ ‘the plain language of a treaty must be followed, but only if the language is unambiguous or if the plain meaning does not produce necessarily absurd results.’ ”*⁹⁰

Det vises så til Ansvarskonvensjonens definisjon av person i Ansvarskonvensjonen artikkel I(2) og mente den i alle fall klart omfattet klasseselskap.

”... as ‘any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.’ Article I(2)...ABS is a ‘Person’ Within the Meaning ... ”.

Spania anførte prinsippet om ”ejusdem generis” det vil si prinsippet om at generelle regler etterfølgende oppregning av konkrete situasjoner tolkes slik at regelen er på linje med de konkrete eksempler. Spania hevdet at retten måtte benytte dette ved tolkningen av artikkel

⁹⁰ Ibid s.87

III (4) b. Dette fordi man da ville komme til det resultat at litra b kun var ment til å omfatte personer som fysisk arbeidet på skipet da ulykken inntraff, noe ABS ikke var.⁹¹

*”...Plaintiff invokes the doctrine of ejusdem generis in aid of its argument that Article III(4)(b) was only intended to cover individuals physically working on a vessel at the time of a pollution incident and thus is inapplicable to ABS.”*⁹²

Men den amerikanske domstolen slo ned på dette ved å vise til at prinsippet kun kom til anvendelse der ordlyden var usikker. Ordlyden i artikkel I (2) viste klart at ABS var en person etter Ansvarskonvensjonens definisjon. Videre måtte ABS’ rolle med å innsisere og påse Prestiges sjødyktighet anses som vitalt for skipets kommersielle operasjon, noe som førte til at det da falt inn under ordlyden i III (4) b, jf. I (2).

*“Since the language of...Articles I and III is plain and unambiguous the Court need not refer to ejusdem generic... ABS is a person...within the meaning...”*⁹³

Etter dette konkluderte dommer Swain med at Ansvarskonvensjonen var anvendelig på Spanias søksmål, noe som resulterer i at ABS vil være unntatt fra ansvar for oljesølet.

“... is applicable to Spain’s claims against ABS in this action”.⁹⁴

Det neste spørsmål var om Ansvarskonvensjonens regler omhandlende jurisdiksjon satte skranker for den amerikanske rett. Retten viste til at Ansvarskonvensjonen i artikkel IX (1) ga jurisdiksjon til konvensjonstater alene resulterte det at de amerikanske domstoler, som situert i en ikke-konvensjonsstat, manglet jurisdiksjon til å dømme dette forhold. Spania måtte således etter dette anlegge sitt søksmål mot ABS foran egne domstoler.⁹⁵

⁹¹ Torvund, Olav, “Tolkningsmetoder- og regler”, se. <http://www.torvund.net/>

⁹² Prestigedommen *op.cit.*, s.89

⁹³ Ibid s.89

⁹⁴ Ibid s.89

⁹⁵ Ibid s.91

Den 2. januar 2008 ble søksmålet avvist.⁹⁶ Spania anket den amerikanske retts avvisning i mai 2008 og anken bygger på Erikasakens utfall.⁹⁷

3.3.1.3 Hvilken dom vil her anses å være av avgjørende betydning?

Erikasaken viste at den franske domstol ikke anså klasseselskap for å falle inn under Ansvarskonvensjonens ansvarsfritak for oljesøl, mens domstolen i New York kom til det motsatte resultat. Sistnevnte anser klasseselskap for faktisk å omfattes av Ansvarskonvensjonen artikkel III(4)b. Problemet her er at vi da står med to dommer med ulikt resultat. Spørsmålet i det videre vil være om en av avgjørelsene kan ilegges mer vekt enn den andre. Dette for å komme frem til om klasseselskapene har ansvar eller ikke.

For å løse dette må en se om det foreligger grunner for å kunne gi den ene dom mer vekt, det vil si hvilket domsresultat som skal ilegges betydning for klasseselskapers ansvar overfor tredjemann ved oljesøl.

Det konstanteres at dommene er av ca. samme alder og instans slik at det ikke vil være av betydning her.

⁹⁶ Kearney, Christine, “*NY judge dismisses Spain's claims over oil spill,*” Jan 2, 2008. se <http://www.reuters.com/article/domesticNews/idUSN0265251820080102?feedType=RSS&feedName=domesticNews>

⁹⁷ Joshi, Rajesh, “*Erika case gives Spain new hope in bid to revive Prestige lawsuit Country resumes pursuit of ABS for damages, citing conviction of RINA by France as case law*” 21 mai 2008, Lloyds List.com, se <http://www.lloydslist.com/ll/news/Erika-case-gives-spain-new-hope-in-bid-to-revive-prestigelawsuit/1211297362798.htm?highlight=true&containingAll=ERIKA+CASE&containingPhrase=&containingAnyWords=>

Det som gjør disse ulike domsresultatene særlig interessante det faktum at den franske domstol som del av konvensjonsstat anser Ansvarskonvensjonens ansvarsfrihet for ikke å omfatte klasseselskaper, mens den amerikanske rett som del av en ikke-konvensjonsstat kommer til det motsatte resultat. Ved gjennomføringen av Ansvarskonvensjonen var den franske delegasjon iherdige lobbyister i kampen om innføring av ansvarskanalisering med fritagelse for visse personer. Så 40 år senere da Frankrike først opplever en oljesølskatastrofe på nært hold mener de at personkretsen i artikkel III 4 (b) er begrenset til ikke å omfatte klasseselskap. Slik at klasseselskapene står åpne for ansvar etter nasjonal lov.

USA på sin side, som en ikke-konvensjonsstat, mener at en naturlig ordlyd av Ansvarskonvensjonen går klasseselskapene inn under ansvarskanaliseringen, og således fritas fra ansvar ved oljesøl. De mener at basert på normal konvensjonstolkning er det ikke grunnlag her for å tolke ordlyden innskrenkende. Det kan være trolig at den amerikanske domstol her anser det slik at da konvensjonsstatene faktisk har signert Ansvarskonvensjonen med det medfølgende objektive skipseieransvar og ansvarskanalisering, må konvensjonsstatenes domstoler da godta de konsekvenser dette medfører. Det nevnes at Prestigesaken mulig ikke speiler USAs generelle syn på klasseselskapers ansvar. Domsresultatet er alene en tolkning av Ansvarskonvensjonens tekst.

Videre kan det nevnes at da Prestigedommen ble avvist som følge av manglende jurisdiksjon er det noe spesielt at den amerikanske rette likevel kommer med sin tolkning av Ansvarskonvensjonen. Dette må være et element som taler mot å følge rettens resultat.

Etter min mening vil trolig en spansk domstol dersom stilt overfor spørsmålet om klasseselskapenes ansvar være mer tilbøyelige mot resultatet i Erikasaken. Dette på bakgrunn av at Frankrikes tolkning i sin stilling som konvensjonsstat nok vil ilegges mer vekt, enn en ikke-konvensjonsstats tolkning.

Prestigedommen har i ettertid blitt kritisert av blant annet CMI.⁹⁸ CMI mener det var forundreleg at et klasseselskap, utførende tekniske ytelser for et skip, kunne anses å falle inn under en så generell ordlyd. Særlig da klasseselskapers undersøkelser skjer med periodisk med lange tidsmessige intervaller. CMI mener det av den grunn vil være feil å tolke klasseselskap inn under ansvarsfritaket.⁹⁹

Etter dette kan det sies at de ovenfor nevnte momenter taler for å ilegge Erikadommens resultat avgjørende betydning. Særlig det forhold at dommen ble avsagt av en konvensjonsstat og det faktum at Prestige i ettertid er blitt kritisert. Dette resulterer at man trolig kan anse klasseselskap for å ikke omfattes av ansvarsfritaket i Ansvarskonvensjonen. Klasseselskapenes ansvar må da løses med basis i nasjonal rett.¹⁰⁰

3.3.2 Ansvarsbegrensning

Ovenfor er det vist til at klasseselskapene, der de er skyld i oljesøl går inn under generelle erstatningsrettslige prinsipper med ansvar for det fulle tap. Dette er svært annerledes fra det sjørettslige erstatningsregime der skipseiers ansvar kan begrenses, se sjøloven § 194 jf. Ansvarskonvensjonen artikkel 5. Denne ansvarsbegrensningen går ut på at de største ansvarstoppene tas bort, det vil si at det settes en terskel for hvor mye eier skal måtte betale. De overskytende summer dekkes gjennom Fonds- og TilleggsFondkonvensjonen. Dette begrunnes i skipseiers behov for å forsikre sin risiko. Der det er mulighet for at skipseier blir sittende med det fulle tap vil intet forsikringsselskap gi skipseier forsikring. En forsikring er videre essensiell da den muliggjør og sikre midler for utbetaling ved oljesøl.¹⁰¹

⁹⁸ CMI, *op.cit.* s.1-2

⁹⁹ IOPC Funds *op.cit.* under “*Exclusive jurisdiction Artikkel IX*”.

¹⁰⁰ Mer om dette i pkt 3.4. under.

¹⁰¹ Forsikring av skipet er vitalt da uten forsikring vil skipet anses for risikabelt å gjøre forhandlinger med. Dette innebærer at ingen fornuftig befrakter chartre skipet, lasteier vil

De internasjonale lovgivende myndigheter som FNs IMO og EU-kommisjonen har funnet det hensiktsmessig å begrense eiers objektive ansvar, og spørsmålet blir da i det videre om det finnes noen særlige holdepunkter for at klasseselskapene, selv om de ikke vil omfattes av det sjørettslige erstatningsregimet, også skal få begrense sitt ansvar?

I 1998 og 1999 publiserte Comité Maritime International (CMI) henholdsvis "*Principles of Conduct for Classification Societies*," og "*Model Contractual Clauses*".¹⁰² Dette med grunnlag i deres syn på at klasseselskapene trenger et regulert ansvar, og dette da også grunnet behovet for begrensning av ansvaret. Publikasjonene ble satt ned av en *Joint Working Group* (JWG) bestående av IACS og ulike skipseiergrupper.¹⁰³ Det er nødvendig her å poengtere at CMIs publikasjoner ikke ble forfattet med ønske om å endre gjeldende rett på noe område. De var retningslinjer skapt for å promotere konsekvent tilnærming i saker hvor det råder usikkerhet rundt de relevante rettighet og reguleringer.¹⁰⁴

I en artikkel av *British Maritime Law Association* (BMLA) forklares det at ved "*Centenary Conference of the CMI*" i Antwerpen, juni 1997 da publikasjonene stort sett var ferdige, rådet det uenighet rundt ett punkt, spørsmålet om ansvarsbegrensning. DNVs Amund W. Skou argumenterte for at klasseselskapene skulle ha lave begrensningsbeløp, mens dr. Bernd Kroger fra den tyske skipseierforening, argumenterte for høye begrensningsbeløp.¹⁰⁵

ikke inngå avtale om transport og havnemyndigheter vil ofte ikke tillate skipet å legge til havn.

¹⁰² Heretter publikasjonene.

¹⁰³ Goldie, C.W.H, "Report of BMLA sub committee on classification societies committee," se British Maritime Law Association, BLMA document archive, Reports 1997, se <http://www.bmla.org.uk/>

¹⁰⁴ CMI, "*Guidelines on oil pollution damage – Introductory note*," <http://www.comitemaritime.org/cmids/rulesoil.html>

¹⁰⁵ Goldie, *op.cit.*

Dette resulterte i at partene ikke kunne komme til enighet og ansvarsbegrensning ble utelatt fra retningslinjene.¹⁰⁶

Da classeselskapene pr. nå ikke omfattes av Ansvarskonvensjonen vil det ikke være mulig å begrense et ansvar etter nasjonal rett. Classeselskapene blir således fullt ut ansvarlig for tredjemanns tap.

3.4 Classeselskapenes ansvar overfor tredjemann ved oljesøl der selskapene ikke omfattes av Ansvarskonvensjonen og sjøloven

Da vi nå har kommet frem til at classeselskapene ikke reguleres av Ansvarskonvensjonen, må vi nå se hvorledes classeselskapene ilægges ansvar etter nasjonal rett. Som sagt i pkt. 3.2. suppleres sjølovens kapittel 10 av forurensningsloven der sjøloven mangler regulering, og i det følgende vil jeg gå igjennom forurensningslovens regler for å se hva slags ansvar classeselskapene vil ha der.

Forurensningsloven § 53 sier at kapittel 8:

*”gjelder plikten til å betale erstatning for forurensningsskade, for så vidt ansvarsspørsmålet ikke er særskilt regulert i annen lovgivning eller i kontrakt”.*¹⁰⁷

Videre lister lovens § 6 (1) opp hva som anses som forurensning og her er det nr.1 som er av betydning:

”tilførsel av fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen...som er eller kan være til skade eller ulempe for miljøet.”

¹⁰⁶ Marine Law Association of the United States, “Library – Reports (oral) of Standing Committees,” 3 januar 2002, se <http://www.mlaus.org/article.ihtml?id=653&folder=100>

¹⁰⁷ Nygaard, Nils, ”Om ansvarssubjekt etter forurensningslova §55”, Ånd og rett:festschrift til Birger Stuevold Lassen–(FEST-1997-bl-783)s.783

Forurensning som omfattes av forurensningsloven er all slags forurensning. Det er likevel tre unntak for tillatt forurensning i § 56 som ikke vil være av betydning her. Videre hjemler loven erstatningsansvar for økonomisk tap, og utgifter ved avvergesetiltak, jf. § 57.¹⁰⁸

NOU 1982:19 viste at ansvarssubjekt(ene) skulle gi seg gjennom rettspraksis, men departementet mente det her var behov for spesifisering og valgte å kodifisere ansvaret i lovens § 55:¹⁰⁹

”Eier... som volder forurensningsskade, er ansvarlig... uten hensyn til egen skyld, dersom eieren også driver, bruker...”

Paragrafen bygger på prinsippet om *”Polluter pays”* og gir objektivt ansvar til eier og/eller den som faktisk driver skipet, nærmere sagt et utøveransvar. Det er klart at klaseselskapene ikke kan anses som eier eller eier i forstand av driver/bruker. Klaseselskapene omfattes således ikke av det objektive ansvaret her.

Forurensningsloven § 55, 2 ledd gir ansvar for medvirkning til forurensning og medvirker får da et ansvar på lik linje med utøver:

*”Den som indirekte ved å levere...tjenester, foretar kontroll eller tilsyn eller på liknende måte har medvirket... er bare ansvarlig dersom det er utvist forsett eller uaktsomhet. Ved bedømmelsen av skyld skal det tas hensyn til om de krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten eller tjenesten, er satt til side”.*¹¹⁰

Spørsmålet blir da om klaseselskap kan gis medvirkningsansvar etter forurensningsloven § 55, 2 ledd?

¹⁰⁸ Falkanger, Thor, ”Innfasingen av miljøansvaret i sjøfarten-Modeller for samspill og motstrid”, MarIus 195, 1993 Oslo. S.29-51, s.10

¹⁰⁹ Se og forurensningsloven § 2(5).

¹¹⁰ Nygaard, Ibid s.784

Ut fra ordlyden ser det ut til at classeselskapene går inn under de som leverer tjenester, foretar kontroll eller tilsyn. Under Ansvarskonvensjonen ble ”tjenester” tolket innskrenkende til ikke å omfatte classeselskapene, og det kan spørres her om det ikke foreligger grunnlag for en slik tolkning også her. Juridisk teori viser at forurensningsloven § 55, 2 ledd skal anses å omfatte de som utfører:

*”...kontroll av sjødyktighet (ved private tekniske konsulenter, ved klassifikasjonsselskapene...)...”*¹¹¹

Dette kan trolig finne sin forklaring at det å tolke classeselskapene som inn under ”tjenester” i Ansvarskonvensjonen ble oppfattet som urimelig da det ga selskapene fritakelse fra ansvar noe som førte til den innskrenkende tolkning. Til motsetning vil det anses rimelig om classeselskapene her omfattes av ”tjenester” da det her vil føre til at selskapene er åpne for ansvar og derfor vil classeselskapene falle inn under ordlyden i forurensningsloven § 55, 2 ledd.

Ved drøftelsen av om det foreligger ansvar i en konkret situasjon skal domstolen foreta en objektiv tolkning av om de krav som man av classeselskapet kan forvente er satt til side ved utførelsen av tjenesten.¹¹²

Forurensningsloven § 55 in fine viser at loven ikke stenger for ansvar etter andre erstatningsrettslige bestemmelser, og det vises så til skadeserstatningsloven som kodifiserer de alminnelige erstatningsrettslige prinsipper.¹¹³

¹¹¹ Falkanger, *op.cit.* s.47

¹¹² Falkanger, ”Sjøtransportøren og den norske forurensningsloven”, Festskrift til Kurt Grönfors,(1991)s.147-168, s.158-159

¹¹³ Falkanger, *op.cit.* s.47; Lov om skadeserstatning (erstatningsloven) 13. Juni 1969, nr. 26, loven gjelder der internasjonale konvensjoner og spesialregler mangler regulering, jf. §5-5, jf. Knops oversikt over Norges Rett, ”erstatningsretten” s.456-477, 11.utg.(1998), s.458

Med bakgrunn i ulovfestet rett er det slik at enhver som gjennom culpøse handlinger eller unnlater gjør skade som fører til økonomisk tap er ansvarlig for dette tapet.

Skadeserstatningsloven § 4-1 viser at skadevolder er ansvarlig for:

”tingskade og annen formuesskade skal dekke den skadelidtes økonomiske tap”.

Dette medfører at classeselskapet ved culpøs adferd vil være fullt ut ansvarlig for tapet.

Dette gir samme resultat som under forurensningsloven.

I visse tilfeller vil det være mulig å lempe dette ansvaret, jf. skadeserstatningsloven § 5-2.

Regelen etablerer lemping når det av:

”hensyn til skadens størrelse, den ansvarliges økonomiske bæreevne, foreliggende forsikringer og forsikringsmuligheter, skyldforhold og forholdene ellers finner at ansvaret virker urimelig tyngende for den ansvarlige”.

Forarbeidene viser at hovedreglen likevel er at skadelidte får full erstatning for tap påført, Lempingsregelen skal alene forstås som et unntak.¹¹⁴

Klasseselskapene vil etter dette mest sannsynlig være ansvarlig som medvirker etter forurensningsloven § 55,2 ledd. Uavhengig av dette vil selskapene kunne være ansvarlig for culpøs adferd etter lovfestet og ulovfestet erstatningsrett.¹¹⁵ Klasseselskapenes ansvar omfatter da det hele tap uten mulighet til begrensning.

Det er over konkludert med at classeselskapers ansvar ved oljesøl følger nasjonal rett og etterfølgende vist til hvorledes et slikt ansvar vil vise seg i norsk rett. Etter dette anses det naturlig å i det følgende kort vise til en annen stats syn på dette ansvaret. Valget faller da på Storbritannia. Begrunnelsen for dette kommer av den enkle grunn at det i britisk rett siden

¹¹⁴ Erstatningslovgivningen for så vidt gjelder lemping av erstatningsansvar, forsikringsgivers regressrett m m Ot.prp.nr.60 (1980-1981) (endingslov)s.44-45

¹¹⁵ Se forurensningsloven § 55, 2 ledd in fine.

1995 har vært klar presedens om at klasseselskaper ikke har et ansvar overfor tredjemann, noe som vist seg å være motsatt resultat av det man kommer frem til gjennom norsk rett. Det vil i neste pkt. være interessant å se hvilken begrunnelse den britiske domstol har for ikke å gi klasseselskaper ansvar overfor tredjemann.

3.4.1 Et eksempel fra britisk rett

Den britiske presedensen følger en dom fra Court of Appeal, *Nicholas H*. Saken faller noe utenfor denne fremstilling da den omhandler klasseselskapers ansvar overfor tredjemann i form av lasteier. Skadelidende er i kontraktsforhold med skipseier og har da trolig innkalkulert sin risiko for tap i avtalen. Trolig har lasteier forsikret sin last og derfor ikke lidd et like stort tap som en utenforstående tredjemann. Likevel anses dommen å være av betydning for fremstillingen her da flere av dens uttalelser går på klasseselskapenes generelle ansvarsposisjon som sådan.

Saken omhandlet skipet *Nicholas H* som forliste med full last grunnet huller i skroget. Skipet var sertifisert og godkjent for transport selv om klasseselskapet *Nippon Kaiji Kyokai* (NKK) hadde godkjent skipet for transporten. I følge den engelske law of tort må det foreligge ”*duty of care*” hos skadevolder overfor skadelidende for at et ansvar skal kunne oppstå.¹¹⁶ Spørsmålet i denne saken var da om klasseselskap kunne anses å ha en ”*duty of care*” overfor lasteier.

House of Lords, ved dommer Lord Steyn avviste anken fra *Court of Appeal* og viste i sin dom til Lord Justice Savilles uttalelser i underretten. Det kom frem der at klasseselskapene ikke har en ”*duty of care*” overfor lasteinteresser. Dette ble begrunnet med at et ansvar hos klasseselskapet ville ødelegge effektiviteten av deres tjenester med sikkerhet til sjøs.¹¹⁷

¹¹⁶ law of tort kan forklares som sivilt ansvar utenfor kontrakt

¹¹⁷ Marc Rich & Co. AG and others v. Bishop Rock Marine Co. Ltd. Bethmarine Co. Ltd and Nippon Kaiji Kyokai - (Nicholas.H), House of Lords 1995, se i.law.com

Steyn viste til Savilles uttalelse om at man i drøftelsen av klasseselskapenes ansvar måtte se hen til om det ville være “*just, fair and reasonable*” å la selskapene ta over et ansvar som egentlig ligger hos skipseier, for så å ikke å gi rettighetene medfølgende de internasjonale ansvarsreglene.¹¹⁸ Dette ble besvart benektende. Klasseselskapene hadde ikke ansvar overfor tredjemann da et ansvar ikke ville være “*fair, just and reasonable*”.

Nicholas H dommen ble avsagt under dissens. Mindretallet ved Dommer Lord Lloyd kom til det motsatte resultat og mente klart at klasseselskap skulle ha ansvar. Han mente at det skulle svært mye til for at man kunne begrunne det å ikke gi ansvar med at det ikke var “*fair, just and reasonable*”. Lord Lloyd viste at det å ikke gi ansvar til klasseselskapene i en slik konkret situasjon som denne ville det med tiden undergrave selve instituttet for ansvar. Lord Lloyd konkluderer så med å si at saken skulle vært løst på basis av de generelle prinsipper om ansvar ved uaktsomhet.¹¹⁹

“...*I can see no good reason why, on the facts of this case, ordinary well established principles of the law of negligence should not be allowed to take effect.*”

Brian D. Starer, en av Spanias advokater i Prestigesaken mener at klasseselskaper klart skal være ansvarlig overfor tredjemann ved oljesøl. Han slutter seg til Lord Lloyd’s dissenterende utsagn om at klasseselskapet burde være ansvarlig etter alminnelige prinsipper.¹²⁰ Dette er for så vidt i overensstemmelse med norsk forståelse av klasseselskapenes ansvar.

¹¹⁸ Nicholas.H,*op.cit.*s.314; Magrath, Paul, “Ship surveyor not liable to cargo owner”, artikkel i The Independent, 18 august 1995, se http://findarticles.com/p/articles/mi_qn4158/is_19950818/ai_n14000963

¹¹⁹ Nicholas.H.*op.cit.*s.309

¹²⁰ Bartlett, Jo/Sandiforth, Alexander”*Call for review of class societies’ tort liability*”, Lloyd’s List, 12.11.08.

3.4.2 Konsekvensene av å bruke nasjonal rett

Ved bruken av nasjonal rett vil det kunne oppstå et problem på den internasjonale arena. Grunnet manglende internasjonale regulering av classeselskapers ansvar vil det være vanskelig for de ulike nasjoner å vite hvilken linje de skal legge seg på. Det er sannsynlig at de fleste maritime rettssystem vil ha vanskeligheter med å utelate å gi ansvar der det er bevist at classeselskapets uaktsomme handling eller unnlatelse har ført til oljesøl utover den respektive kystlinje.

Problemet oppstår med behovet for kriterier som slår fast hvilke handlinger som skal anses som uaktsomme. Det er her nødvendig med retningslinjer etter hvor classeselskapenes handlinger måles. Følgelig vil det være naturlig å benytte seg av generelle erstatningsrettslige kriterier slik de er nedfestet i den nasjonal medlemsstats rett.¹²¹ Uaktsomhet vil da synliggjøres der classeselskapenes handlinger og/eller unnlatelser strider imot generelle rettssetninger i den lovfestede rett eller ulovfestede prinsipper. Dette vil kunne resultere i store ulikheter blant stater da det både terskelen for hva som anses uaktsomt og hvilke kriterier som inngår i uaktsomhet vil kunne variere fra land til land.

Ulikhetene ligger trolig latent i de ulike staters syn på classeselskap som sådan. Der classeselskap anses som en nøytral, objektiv part, kun utøvende sikkerhetstjenester for skipseier, vil veien til eiers fulle ansvar være kort. Selskapets objektivitet vil da rettferdiggjøre en fritagelse av ansvar. Der classeselskap anses som en profesjonelle parter utøvende ytelser av en deretter forventet kvalitet, vil konsekvensen trolig være at classeselskap anses ansvarlig for skader påført overfor tredjemann. Det nevnes her at selv om man følger syn nr. to, der classeselskap anses som ansvarssubjekt, vil det ikke automatisk føre til classeselskap i alle land. Eksempelvis vil kriteriene for hva som inngår i et profesjonsansvar kunne variere over landegrensene.

¹²¹ Begines, Juan L. Pulido, "The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability issues", *Journal of Maritime Law and Commerce* s.502, vol.36, nr.4. s.517.

CMI har i en rapport fra 1996 “*report of the joint working group on a study of issues re classification societies*” vist at ved definering av hva som skal anses uaktsomt må man benytte seg av klasseselskapenes handlingsplan ved måling av ytelser og tjenester. Videre sier rapporten at skadelidte må bevise at klasseselskapet ikke har fulgt standarden i handlingsplanen, eller at standarden i den gitte situasjon ikke var av god nok kvalitet til å benyttes.¹²²

Det foreligger et behov for retningslinjer for hva som skal anses som aktsom utførelse av klasseselskapenes tjenester. Men det må sies at ved utarbeidelsen av slike retningslinjer vil det være av betydning at aktsomhetskravet består av flere elementer enn klasseselskapets egne regler. Eksempelvis lokal klassifiseringskutyme, samt generelle erstatningsregler for profesjonsansvar bør og være en del av dette. Med bakgrunn i ønsket om en preventiv effekt har eksperter og konsulents profesjonsansvar blitt strengere med årene. Klasseselskapenes’ inspektører forventes å være på nivå med andre eksperter på sitt respektive felt noe som tilsier at en uaktsomhetsstandard vil deretter heves.¹²³

Disse nevnte ulikheter kan hjelpes gjennom bruk av CMIs retningslinjer og særlig gjennom en internasjonal konvensjon.¹²⁴

¹²² Begines *op.cit.*s.328-329

¹²³ Honka, *op.cit.* s.33

¹²⁴ Mer om dette i pkt. 5.4.

3.4.3 EUs tilnærming til klasseseselskapers ansvar

3.4.3.1 Direktiv 94/57/EF

EU har ikke regulert klasseseselskapers ansvarsstilling særskilt, men direktiv 94/57/EF omhandler krav til klasseseselskapers tjenester og ytelser i forholdet til sjøfartsadministrasjoner.¹²⁵ Direktivet er en del av fellesskapsretten som er gjeldende for Norge gjennom EØS.¹²⁶ Direktivet gjelder for og henviser til ”godkjente organisasjoner”, noe som tilsier at direktivet er ment å gjelde i forholdet mellom klasseseselskap som godkjent organisasjon og flaggstatene de opererer med.¹²⁷ Et ansvar overfor tredjemann er ikke direkte regulert i direktivet.¹²⁸ Men etter min oppfatning vil det ved en kort gjennomgang av direktivet være mulig å trekke tråder til kommisjonens tanker rundt klasseseselskapenes ansvar ved oljesøl, da også overfor tredjemann.

Etter Erikaulykken i 1999 ble det rettet massiv kritikk mot klasseseselskaper.¹²⁹ Det europeiske parlamentet vedtok den 30. november 2000 den første av tre Erika-pakker. Siste del av denne pakken inneholdt endringer i EUs direktiv om klasseseselskap.¹³⁰ Direktivets formål var å skape uniforme regler for inspeksjon, undersøkelser og sertifisering av skip. Dette da med krav om at kun de klasseseselskap som fulgte reglene ville få definisjonen

¹²⁵ Direktivet som nå gjennomgås er endret av direktiv 97/58/EF som er endret av direktiv 2001/105/EF og som igjen er endret av direktiv 2002/84/EU, heretter kalt 94/57/EF eller direktivet.

¹²⁶ Se pkt.3.2. over.

¹²⁷ Klasseseselskapet må godkjennes av EU for at de skal aksepteres som ”godkjent organisasjon”, se <http://www.emsa.eu.int/end185d007d001d001.html>

¹²⁸ Se artikkel 2(e), klasseseselskap eller privat organ som utfører sikkerhetsarbeid for en myndighet, samt ifølge artikkel 2(f) er godkjent i samsvar med artikkel 4.

¹²⁹ Se Cane,P.F, ”*The liability of Classification Societies*,” 1994 LMCLQ 364; Honka, Hannu, ”*The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*,” 19 Tul.Mar.LJ.1,5(1994)

¹³⁰ Her som endret av direktiv 2001/105/EF; Özçayır *op.cit.* under ”*Reactions to the Erika*”

godkjent organisasjon og således tillatelse til å yte service for medlemslandene. Likevel fulgte ikke direktivet opp når det gjaldt et felles regime for klasseselskapenes ansvar.¹³¹

Direktivet viser at godkjente organisasjoner vil ha ansvar overfor den delegerende flaggstat ved skade på eiendom som oppstår på forsettlig eller grovt uaktsomt grunnlag jf. artikkel 6, 2 ledd (b)i. Det direktivet faktisk gjør er å vise at organisasjonenes ansvarsterskel overfor staten ved slik skade er satt til grov uaktsomhet. Problemet i det videre er da i hvilke situasjoner klasseselskap kan eller skal holdes ansvarlig.¹³²

Dette har ikke direkte betydning for klasseselskapers ansvar overfor skadelidende tredjemann. Men den Europeiske kommisjonen uttaler videre i direktivet at etterfølgende de internasjonale anstrengelser, hvor man har søkt å implementere en følelse av ansvar hos alle parter i den maritime industri, vil en beskyttelse av viktige spillere undergrave anstrengelsenes virkning. Kommisjonen mener videre at man av denne grunn klart bør fjerne muligheten for nøkkelspillere involvert i transport av olje å stå ansvarsfri, og videre at det på generell basis i det minste bør være ansvar ved bevis på grov uaktsomhet.¹³³ Etter dette kan det tenkes at kommisjonen mener at klasseselskap, som en sannsynlig nøkkelspiller, på generell basis ikke skal kunne være unntatt fra ansvar i tilfeller av bevist

¹³¹ 2001/35/EU, s.19/12; Begines, *op.cit.* s.502; Dr Tsimplis, Michael, Senior Lecturer in Law and Ocean Sciences, "Classification societies and Directive 94/57/EC: time for rethinking the unlimited liability issue?" publisert i Shipping and trade law, 01.09.2006. se http://www.ilaw.com/ipiportal/doc.do?citation_dest=STL-2006060701+&process=search&new_search=true&from_search=true&searchdocnum=4; se 2001/35/EU hos <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:019:0009:0016:EN:PDF>

¹³² EMSA, "Glossary: *Erika* I, II (packages)", published at <http://www.emsa.eu.int>, Det nevnes at ved skade på person og ved død, er ansvarsgrunnlaget simpel uaktsomhet, jf. artikkel 6 (b)ii.

¹³³ Özcayir *op.cit* under "Reactions to the Erika"

grov uaktsomhet. Men igjen får man problemet med så å definere hvilke handlinger og/eller unnlatelser som omfattes av grov uaktsomhet.¹³⁴

Med bakgrunn i direktivets manglende regulering av classeselskapers ansvar overfor tredjemann vil man falle tilbake på at classeselskapers ansvar følger det nasjonale erstatningssystem.

Det er pr dags dato ingen videre utvikling innen EU når det kommer til classeselskapers erstatningsansvar for oljesøl overfor tredjemenn. Men det betyr ikke at classeselskapene er blitt glemt. Det nylig vedtatt et EU direktiv omhandlende strafferettslige sanksjoner for ulovlige utslipp, oljesøl. Her vil classeselskapene trolig falle inn under ansvarssføren, og det er dette som i neste punkt skal gjennomgås.

3.4.3.2 Et strafferettslig perspektiv

Det er klart at en drøftelse omhandlende classeselskapers straffansvar faller noe utenfor oppgavens tema da det hittil har vært fokusert på sivilt erstatningsansvar. Likevel vil det i det videre kort vises til EU direktiv 2005/35 omhandlende straffeansvar for miljøøsl.¹³⁵ Dette fordi direktivet som del av Erika III pakken har som formål å endre 94/57/EF når det kommer til systemet for straff.

2005/35/EU er av betydning i denne fremstilling da det i direktivets forord står skrevet at ansvarssystemet i Ansvarskonvensjonen ikke anses har god nok preventiv effekt hva gjelder oljesøl. Videre står det at den ønskede preventive effekt kun vil komme gjennom

¹³⁴ Se pkt.3.4.2.

¹³⁵ KOM(2005) 587, Direktivet er hjemlet i EF-traktaten artikkel 80 (2), jf. artikkel 251; Europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/35/EF av 7. september 2005 om *"forurensning fra skip og introduisering av sanksjoner for overtredelser"* (vedlegg XIII kap V MD) se www.regjeringen.no, under *"Antatt EØS-relevante forslag til EF-regelverk pr.juni 2008"*. Heretter også direktivet. Direktivet gjennomgås for tiden innen EFTA.

innføring av straffesanksjoner. Slike straffesanksjoner skal da gjelde overfor skipseier og kaptein, men også overfor lasteier, klasseselskapene eller andre involverte personer.¹³⁶

Direktivet må ses på bakgrunn av EUs syn på medlemslandenes utilstrekkelige sanksjoner hva gjelder ulovlig utslipp fra skip.¹³⁷ Dette vil følgelig ha betydning for klasseselskap da de etter direktivets forord anses for å kunne stilles straffansvarlig overfor tredjemann der de har forårsaket en oljesølsulykke. Den europeiske kommisjons visepresident har uttalt:

*"I do not want to 'criminalize' the shipping industry as some pretend. I want 'responsibilisation' in order to prevent, rather than sanction. Beyond any doubt: it is time to be pro-active. The sooner we address the weaknesses of today's maritime safety system, the better for all of us and for the shipping sector in particular".*¹³⁸

Hensynet bak direktivet var å få til et europeisk likelydende sanksjonssystem blant de europeiske nasjonale regelverk. Det ble ansett essensielt at miljøkriminalitet skulle behandles på det samme strenge nivå blant landene slik at muligheten for spekulasjon og utnyttelse av de ulike "friheter" i de nasjonale rettssystem således ble fjernet.¹³⁹

Men de strafferettslige sanksjonene ble ikke godt mottatt av oljebransjen. *The International Association of Independent Tanker Owners* (INTERTANKO) med fler anførte for *the European Court of Justice* (ECJ) at direktivet ikke var forenelig med Havrettskonvensjonen

¹³⁶ 2005/35, forord avsnitt 7, se

http://www.emsa.eu.int/Docs/opr/directive_2005_35_ec.pdf

¹³⁷ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/35/EF opcit.

¹³⁸ Barrot, Jacques, Vice President "Key opening speech" s. 5, ECSA Conference on Europe, 06.03.2007, se <http://www.intertanko.com/upload/BarrotSpeech.pdf>

¹³⁹ Dr. Chuah, Jason "ECJ declares the Directive on ship source pollution valid," University of Westminster, artikkel publisert i *Shipping & Trade Law*, 01.07.2008, se www.i-law.com

og MARPOL 73/78, med krav om ugyldiggjøring av direktivet som sådan.¹⁴⁰ ECJ avviste kravet med den begrunnelse at EUs direktiv ikke kunne ses i lys av de nevnte konvensjoner.¹⁴¹ Denne avgjørelsen har trolig åpnet for at den europeiske kommisjon kan nå enn før fortsette sitt arbeid med strengere regulering av oljesøl.

Direktivets definisjoner tolkes i samsvar med MARPOL 73/78s regler omhandlende utslipp fra skip, olje og skadelige flytende stoffer, og ansvarsgrunnlaget er forsett og "*serious negligence*", jf. direktivets artikkel 4. Det ble i Intertankodommen hevdet at da dette sistnevnte begrepet ikke ble definert videre i direktivet, stred det mot legalitetsprinsippets krav om klar hjemmel.¹⁴² Retten kom likevel frem til at begrepet "*serious negligence*" ikke mulig kan plasseres innen visse handlingsrammer da det vil være umulig å forutse. Begrepet må derfor forstås på basis av nasjonale regler omhandlende uaktsomhet og omfatte det som etter nasjonal rett anses som grove brudd på omsorgsforpliktelser.¹⁴³

Artikkel 8 (2) viser til artikkel 4 og sier at "*any person*" funnet ansvarlig for en overtredelse av denne skal kunne fremstilles for straffansvar. Direktivet mangler dog definisjon av hva som skal anses som "*any person*", men da klasseselskap er blant de opplistede i direktivets forord, jf. over, er det mest sannsynlig at klasseselskap går inn under artikkel 8 (2). Dette betyr at i det tilfelle et klasseselskap blir funnet grovt uaktsomt kan domstolen sanksjonere ved hjelp av bøter og straff.

¹⁴⁰ C-308/06 Intertanko et.al.v. Secretary of State for Transport, 03.06.2008 (Intertankodommen).

¹⁴¹ Intertankodommen avsnitt 36-66; Bruckner-Menchelli, Natalie. "*Tougher EU pollution standards on shipping companies*," artikkel i Sustainable shipping 3 Juni 2008.se <http://www.sustainableshipping.com/news/2008/06/71893>

¹⁴² Intertankodommen avsnitt 29 nr.4

¹⁴³ Intertankodommen avsnitt 71-77.

Norge har som ovenfor vist gjennomført MARPOL 73/78s regler omhandlende oljesøl.¹⁴⁴ Grunnet direktivet vil ulovlige utslipp fra skip i norsk rett belagt med straffsanksjoner, etterfølgende MARPOL 73/78s mønster. Direktivets sanksjoner er kodifisert i skipssikkerhetsloven § § 64, 65 og 66 og vil kunne fungere som et tillegg til klaseselskapenes ansvar etter erstatningsrettslige regler.¹⁴⁵

3.5 Konklusjon

Vi har nå kommet frem til at klaseselskapene ikke faller inn under de unntatt fra ansvar i Sjøloven og Ansvarskonvensjonen. Klaseselskapene vil etter det være ansvarlige overfor tredjemann ved oljesøl gjennom nasjonal rett. I Norge følger dette ansvaret av forurensningsloven og lovfestede og ulovfestede erstatningsrettslige prinsipper, og klaseselskapenes ansvar vil omfatte tredjemanns tap så langt det følger årsaks- og adekvansprinsipper.

Ved benyttelsen av nasjonal lovgivning vil det trolig blant de ulike staters rettssystem foreligge forskjeller i synet på hva som anses å omfatte et ansvar, noe som ikke er klarlagt gjennom EU-retten. Det kan mulig tolkes dit hen at terskelen for ansvar hos klaseselskap overfor skadelidende tredemann er satt til grov uaktsomhet etter 94/57/EF og ”*serious negligence etter*” direktiv 2005/35/EU, men da ansvarsgrunnlagene ikke videre er definert vil det kunne vise seg forskjeller i de ulike lands definisjon av hva som der vil inngå.

Direktiv 2005/35/EF har uttrykt EU-kommisjonens misnøye med ansvarsregimet ved oljesøl slik det har vært frem til nå, og viser gjennom direktivet at det derfor vil være

¹⁴⁴ Jf. skipssikkerhetsloven kapittel 5 og forskrift 6.juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip. Se ”*Direktiv om forurensning fra skip og introduisering av sanksjoner for overtredelser,*” under ”*gjeldende rett*”. Funnet hos <http://www.regjeringen.no/nb/sub/europaportalen/eos-notatbasen/notatene/2008/apr/skipsforurensningsdirektivet.html?id=523245>

¹⁴⁵ Loven trådte i kraft 1. juli 2007, se St.prp.nr.1 (2007-2008) pkt. 2.5.1. s.23

nødvendig å gi ytterlige ansvar, da i form av strafferettslige sanksjoner. Klaseselskapene er klart nevnt i direktivets forord som et av ansvarssubjektene og de vil da mest sannsynlig omfattes av direktivet.

4 Klaseselskapers ansvar overfor tredjemann ved bunkersoljesøl de lege lata

4.1 Introduksjon

Da klaseselskapers oljesølsansvar overfor tredjemann nå er gjennomgått, anses det naturlig å gå inn på en drøftelse av klaseselskapers ansvar ved bunkersoljesøl. Utslipp av bunkersolje vil også kunne resultere i store tap for utenforstående tredjemenn. Videre vil det vil derfor være interessant å se om klaseselskapenes ansvar der de forårsaker bunkersoljesøl.

4.2 Utvikling frem til i dag

Bunkersoljekonvensjonens hadde sin begynnelse ved forhandlingene til Ansvarskonvensjonen 1969. Det var da enighet om at forurensningsansvar ved bunkersoljesøl ikke ble dekket av Ansvarskonvensjonens reguleringer. Dette hadde sin begrunnelse i at Ansvarskonvensjonen reguleringer skulle komplementeres av Fondskonvensjonen, finansiert av oljeindustrien.¹⁴⁶ Oljeindustrien godkjente at de skulle kompensere for tap grunnet utslipp av oljelast, men de ville ikke kompensere for tap som skyldes bunkersutslipp i form av drivstoff. Bunkersoljekonvensjonen kan således sees som en endelig dekning av disse ”hullene” ved at utslipp av bunkers i form av drivstoff nå også er regulert i en internasjonal konvensjon.¹⁴⁷

¹⁴⁶International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage - 1971

¹⁴⁷Griggs, Patrick (President of the Comité Maritime International, Secretary / Treasurer of the British Maritime Law Association and Consultant to Ince & Co) artikkel “*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage; 2001*,” under pkt. “*Background*”, se <http://www.bmla.org.uk/>

Ved dannelsen av konvensjonen var det et sterkt fokus på at ansvarsbyrden ved bunkersoljesøl burde deles der det var mulig. Tankegangen reflekterte et ønske om å samle dekningskilder ved forurensning for slik å utvide muligheten for erstatning.

4.3 Klasseselskapers bunkersoljeansvar etter Bunkersoljekonvensjonen og sjøloven

4.3.1 Ratifisering av bunkersoljekonvensjonen i norsk rett¹⁴⁸

Den 23. mars 2001 vedtok IMO *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001* (Bunkersoljekonvensjonen) for ansvar ved utslipp av bunkersolje.¹⁴⁹ Ved signeringen av Bunkersoljekonvensjonen den 26. november 2002 forbeholdt Norge seg retten til ratifikasjon og konvensjonen ble så ratifisert den 21. november 2008 slik at den i dag er del av norsk gjeldende rett.¹⁵⁰ Konvensjonens regler er innlemmet i sjøloven ved supplerende paragrafer i kapittel 10.

I det følgende vil det drøftes om klasseselskap omfattes av Bunkersoljekonvensjonens ansvarsregler.

4.3.2 Ansvarsgrunnlag, -subjekt og -kanalisering

Definisjonen av skip følger sjøloven §183 (3), jf. Bunkersoljekonvensjonen artikkel I (1). Paragrafen viser at som skip anses:

”...ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen som ikke er omfattet av sjøloven § 191, tredje ledd”.

¹⁴⁸ Innst.O.nr.17 (2007-2008) Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade.

¹⁴⁹ www.imo.org, under “Liability and Compensation Conventions”.

¹⁵⁰ Ot.prp.nr.77 (2006-2007) pkt. 1. s.5

Skipsdefinisjonen omfatter etter dette ikke skip som transporterer olje i bulk, jf. § 193 (1).

Bunkersolje defineres i sjøloven § 183 (4), jf. Bunkersoljekonvensjonen artikkel I (5), som skipets drivstoff.¹⁵¹ Reglene får anvendelse i de tilfelle skip, som ikke bærer olje i bulk, lekker drivstoff innen en konvensjonsstats økonomiske sone. Videreforstås bunkersolje som forurensningsskade idet bunkersoljen lekker ut av skipet, og ved bruk av preventive midler for å minske slikt utslipp.¹⁵²

Selve skipseierbegrepet går lenger i Bunkersoljekonvensjonen enn hos Ansvarskonvensjonen, noe som nevnt begrunnes i tanken om at skadelidende skal få bedret sine dekningsutsikter jf. Bunkersoljekonvensjonen artikkel I (3).¹⁵³

*“the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship”.*¹⁵⁴

Sjølovens definisjon av skipseier viser seg i § 183 (5) som:

”Med skipets eier forstås...eieren, herunder den registrerte eieren, rederen, bareboatbefrakteren, disponenten eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet.”

Manager og operatør er ikke nevnt i sjøloven, men i forarbeidene er den engelske konvensjonsteksten ”manager and operator” direkte oversatt til ”disponent og reder”. I sjølovens tekst har dette vist seg som ”disponenten eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet”. Dette er kun en videre definisjon av konvensjonstekstens forståelse og er ikke av videre betydning her.¹⁵⁵

¹⁵¹ Det vil si alle oljer som skal, eller brukes til skipets fremdrift eller rester etter dette.

¹⁵² Sjøloven §183 (2) a-b, Bunkersoljekonvensjonen art 1(9) a-b.

¹⁵³ Dr. Wu, Chao, “Liability and Compensation for Bunker Pollution” Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 33, No.4, 553-568 (2002), s.558.

¹⁵⁴ I det videre, da omhandlende Bunkersoljekonvensjonen, vil jeg med ordet ”skipseier” mene de som omfattes av selve skipseierbegrepet.

¹⁵⁵ Ot.prp.nr.77 (2006-2007) s.31.

Sjøloven og Bunkersoljekonvensjonen gir objektivt ansvar for de omfattet av skipseierbegrepet ved bunkersoljesøl, se sjøloven § 183 (1) jf. Bunkersoljekonvensjonen artikkel III (1):

*”Skipets eier er uansett skyld ansvarlig for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje...”*¹⁵⁶

Det objektive ansvaret forstås slik at der den registrerte eier ikke har midler til å utbetale krav, eller skadene overgår hva denne eier etter begrensningsreglene er pliktig å betale, kan skadelidende gå på de andre nevnt i § 183 (6) jf. Bunkersoljekonvensjonen artikkel I (3).¹⁵⁷ Likevel, denne utvidelse av skadelidendes dekningsutsikter modifiseres av at det kun er den registrerte skipseier som innehar en plikt til å forsikre sitt ansvar.¹⁵⁸ Uten en slik plikt hos de andre subjekter omfattet av skipseierbegrepet vil det være usikkert om det i det hele tatt der vil være midler å hente.¹⁵⁹

Spørsmålet videre blir da om classeselskap går inn under de nevnte ansvarssubjekter i sjøloven og Bunkersoljekonvensjonen. Classeselskap er ikke uttrykkelig nevnt i ordlyden og det konstanteres at selskapene ikke omfattes av begrepet eier, registrerte eier, bareboatbefrakter, reder og disponent. Det som her kan drøftes er om classeselskapet går inn under

”andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet”

Da forarbeidene ikke er taus på dette punkt vil det her være naturlig å se på Bunkersoljekonvensjonen definisjon av operator og manager. Definisjonen av ”operator” ble diskutert under forfattelsen av Ansvarskonvensjonen 1969. Det ble der kommet frem til

¹⁵⁶ Unntak fra det objektive ansvaret følger sjøloven §191 (1) annet og tredje punktum, jf. Bunkersoljekonvensjonen artikkel III (2-4), men er ikke av betydning her.

¹⁵⁷ Zhu, *op.cit.*, s. 4.

¹⁵⁸ Sjøloven §§197-200, jf. Bunkersoljekonvensjonen artikkel 7.

¹⁵⁹ Zhu, Ling, “Compensation Issues under the Bunkers Convention”, WMU Journal of Maritime Affairs, s. 2, Volume 7, Number 1, April 2008, publisert hos World Maritime University

at operator er en person som bruker skipet i sitt navn, bemanner og supplerer det med nødvendig utstyr.¹⁶⁰ Manager av skipet defineres som eiers agent, som utenom de kommersielle operasjoner, har ansvar for det daglige arbeid. Manager er i praksis ansvarlig for at skipet er sikkert og at det har de nødvendige godkjente sertifiseringer.¹⁶¹ Etter dette er det klart at klasseselskapets arbeid med å inspisere og godkjenne skip faller utenom det som anses å drifte et skip, slik at de ikke vil kunne omfattes av begrepene operator og manager og vil derfor ikke anses som objektivt ansvarlig ved bunkersoljesøl.

Med dette sagt vil det i det videre drøftes om Bunkersoljekonvensjonen har ansvarskanalisering slik som vist i Ansvarskonvensjonen og om denne kanaliseringen ved bunkersoljesøl gir en ansvarsfrihet for klasseselskapene overfor tredjemann.¹⁶² For ordens skyld nevnes det at Bunkersoljekonvensjonen og Ansvarskonvensjonen er to selvstendige konvensjoner, men da Bunkersoljekonvensjonen er bygget opp etter mønster av Ansvarskonvensjonen vil det være interessant å se på eventuelle ulikheter, da særlig begrunnelsen bak disse ulikheter. Dette for slik å avklare eventuelle endringer i synet på klasseselskapers ansvar.

Ved utarbeidelsen av Bunkersoljekonvensjonen var det stor uenighet rundt spørsmålet om en eventuell ansvarskanalisering. De internasjonale P&I Clubs foreslo at man skulle fjerne den vide skipseierdefinisjonen og i stedet kanalisere det objektive ansvaret til den registrerte eier alene etter mønster av Ansvarskonvensjonen. Videre foreslo de at man i de tilfeller der den registrerte skipseier ikke kunne dekke sitt ansvar ville de andre omfattes av

¹⁶⁰ Zhu, *op.cit.*, s. 4.

¹⁶¹ Chen, Xia, "*Limitation of liability for Maritime claims*", 2001, s.8, se http://books.google.no/books?hl=no&id=V7FCCZNIMXkC&dq=xia+chen+Limitation+of+liability+for+maritime+claims&printsec=frontcover&source=web&ots=W_mDp-fxes&sig=6UfNEqj06Jmb417vjpCO-hnmEA0&sa=X&oi=book_result&resnum=1&ct=result

¹⁶² Jf. pkt.3.3.1. over. Ansvarskonvensjonen har nedsatt ansvarskanaliseringsregler i §193 noe Bunkersoljekonvensjonen mangler.

skipseierbegrepet stå ansvarlig.¹⁶³ Ved avstemming av dette spørsmålet på diplomatkonferansen stemte Norge stemte med flertallet mot kanalisering på bakgrunn av at både

*”preventive hensyn og hensynet til skadelidte taler mot at man beskytter slike personer mot uaktsomhetsansvar etter vanlige erstatningsregler”.*¹⁶⁴

Grunnet tidsmangel ble spørsmålet om innføring av kanalisering satt til side.¹⁶⁵ Det hele endte med vedtagelsen av en resolusjon som ga de signerende land mulighet til selv å velge om de ville ha med kanalisering av ansvar eller ikke.¹⁶⁶

Bunkersoljekonvensjonen inneholder etter dette ingen kanalisering av ansvar til skipseier. Som et resultat av dette vil de personer som etter Ansvarskonvensjonens ansvarskanalisering er beskyttet mot erstatningsansvar, ikke vil være beskyttet etter Bunkersoljekonvensjonen. De vil således være åpne for ansvar gjennom nasjonal rett.

Selv om Norge stemte mot ansvarskanalisering på diplomatkonferansen ble det likevel valgt å ta med ansvarskanalisering ved den norske ratifisering av konvensjonen, da lik kanaliseringen i Ansvarskonvensjonen.¹⁶⁷ Dette kommer til syne i sjøloven § 185, som sier at ansvar for bunkersoljesøl kanaliseres til skipseier. Til forskjell fra Ansvarskonvensjonen utvides kanaliseringen også å rettes til disponent og reder i tillegg til den registrerte eier. Dette som et resultat av Bunkersoljekonvensjonens noe videre skipseierbegrep

¹⁶³ Griggs, *op.cit.*

¹⁶⁴ Ot.prp.nr.77 *op.cit.*, s.15

¹⁶⁵ Griggs, *op.cit.*

¹⁶⁶ Ot.prp.nr.77 *op.cit.*, s.15

¹⁶⁷ Ibid, s.15; Ansvarskonvensjonen artikkel 3(4) og sjøloven§193(2).pkt 3.3.1.over.

Bakgrunnen for innføringen av ansvarskanaliseringen er tanken om skandinavisk rettsenhet og troen på at kanalisering vil minske forsinkelser og vanskeligheter ved begrensning eller hindring av bunkersoljesøl.¹⁶⁸

Etter dette vil det også her være spørsmål om klasseselskapene går inn under de som ”...andre som yter tjenester på skipet...”, jf. sjøloven § 185, jf. § 193 (b)¹⁶⁹

Spørsmålet om klasseselskap omfattes av den beskyttende kanaliseringen i Bunkersoljekonvensjonen har enda ikke blitt tolket av domstolene og det finnes således ingen rettspraksis omhandlende kanalisering ved bunkersoljesøl.

I det tilfellet klasseselskapet omfattes av ansvarskanaliseringen her vil klasseselskapene for første gang helt klart være unntatt fra ansvar ved bunkersoljesøl. Dette fordi bunkersoljesøl tidligere var regulert av sjøloven § 208 som lot oljesølsreglene i §§ 191 og 192 gjelde tilsvarende. Disse reglene ga objektivt ansvar til skipseier, men da uten å ta med ansvarskanaliseringen i § 193. Dette betydde at klasseselskapene før innføringen av Bunkersoljekonvensjonen hadde ansvar etter nasjonal rett.

Bunkersoljekonvensjonens ansvarskanalisering er lik den ved oljesøl og det vil tilsi at man her òg vil kunne følge samme drøftelse som ved oljesøl, jf. pkt.3.3.1. over. Dette tilsier at klasseselskapene ikke omfattes av ansvarskanaliseringen og derfor er åpne for ansvar basert i nasjonal rett. Klasseselskapenes ansvarssituasjon forblir da uendret med innføringen av Bunkersoljekonvensjonen.

¹⁶⁸ Ibid, s.15, og s.16.

¹⁶⁹ Se pkt.3.3.1. over.

4.3.3 Ansvarsbegrensning

Bunkersoljekonvensjonens artikkel VI sier at konvensjonen åpner for bruk av nasjonale eller internasjonale regler om ansvarsbegrensning. Dette er gjennomført i sjøloven § 185(2) der det står at ved begrensning av skipseiers ansvar skal globalbegrensningsreglene i sjøloven kapittel 9 benyttes, jf. §§ 175 (a), jf. § 172 (a).

Men som vist ovenfor vil ikke classeselskapene omfattes av Bunkersoljekonvensjonen og sjøloven. Her gjelder den samme drøftelse som ved begrensning av oljesøl i pkt.3.3.2. over. Etter dette vil ansvar overfor tredjemann ved bunkersoljesøl løses med bakgrunn i nasjonal rett og det vil derfor ikke være mulig å begrense dette ansvaret.

4.4 Classeselskapenes ansvar overfor tredjemann ved bunkersoljesøl der selskapene ikke omfattes av Bunkersoljekonvensjonen og sjøloven

Vi nå er kommet frem til at classeselskapenes ansvar for bunkersoljesøl ikke omfattes av Bunkersoljekonvensjonen og sjøloven. Classeselskapenes ansvar vil da løses på bakgrunn av nasjonal rett etter samme system som ved ansvar for oljesøl.

Det vises her til drøftelsen omhandlende ansvar for oljesøl i pkt.3.4. over da bunkersolje også vil være omfatte av forurensningsloven, jf. § 6 (1) nr.1:

”tilførsel av fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen...som er eller kan være til skade eller ulempe for miljøet”.

Dette innebærer at classeselskapene ved uaktsomhet og forsett i utøvelsen av sine tjenester vil kunne anses ansvarlig, jf forurensningsloven, skadeserstatningsloven og alminnelige erstatningsrettslige prinsipper.

Det nevnes at det og ved bunkersoljesøl, som ved oljesøl, vil kunne foreligge ulikheter blant de ulike staters rettssystem, og det henvises således til pkt. 3.4.1.

4.5 Konklusjon

Klasseselskapers ansvar overfor tredjemann ved bunkersoljesøl vil løses på bakgrunn av nasjonal rett og selskapene vil som hovedregel måtte stå ansvarlig for det fulle økonomiske tap.

5 Klaseselskapers ansvar overfor tredjemann ved olje- og bunkersoljesøl de lege ferenda

5.1 Bør klaseselskaper ha ansvar overfor tredjemann ved olje- og bunkersoljesøl?

Klaseselskapers ansvar ved olje- og bunkersoljesøl har fått mye oppmerksomhet de siste årene, da særlig det faktum at antallet søksmål fra tredjeparter mot klaseselskap progressivt øker. I det følgende vil det drøftes om klaseselskap bør ha ansvar for olje- og bunkersoljesøl.

Videre der klaseselskapene bør ha ansvar vil det vurderes hvorfor et slikt ansvar ikke har blitt uttrykkelig regulert. Olje- og bunkersoljesøl (utslippene) vil her drøftes under ett da hensynene for og imot regulering vil gjøre seg gjeldene ved begge utslipp.

5.1.1 Generelle rimelighetsbetraktninger

Når man befinner seg innen området for generelle erstatningsrettslige prinsipper kan man si at det vil anses rimelig at den som utfører uaktsomt arbeid også bør stå ansvarlig konsekvensene av dette. Det er viktig å ikke glemme at det sjørettslige erstatningsregimet bygger på et kompensasjonshensyn, der skadelidende ved tap skal kompenseres for det tap som er lidt.¹⁷⁰ Dette både begrunner og forsvarer systemet med ansvarskanalisering og begrensning siden skadelidende faktisk som oftest får sitt tap dekket.

Etter dette kan man faktisk si at hensynet bak regimet er oppfylt slik at det ikke vil være behov for ytterligere dekningsmuligheter i form av ansvar hos klaseselskapene. Det sjørettslige ansvarssystemet slik det viser seg gjennom Ansvarskonvensjonen, Bunkersoljekonvensjonen og sjøloven er således rimelig.

¹⁷⁰ Se pkt.3.3.

Problemet med det sjørettslige erstatningsregimet oppstår i de ulykkessituasjoner hvor utenforstående tredjemenn ikke får dekket sitt tap grunnet katastrofale utslippsmengder og deretter etterfølgende høye økonomiske tap. Her vil ikke lenger kompensasjonshensynet være overholdt da tredjemann vil lide tap. Det kan derfor sies at det i slike tilfeller vil være rimelig at andre parter, som klasseselskap, òg skal kunne stå ansvarlig. I slike situasjoner vil det virke både uøkonomisk og lite preventivt at et klasseselskap skal være fritatt fra ansvar.¹⁷¹

Som et forsvar for skipseiers kanalisering og objektive ansvar nevnes ofte at det gjør skadelidendes prosess med tapsdekning enklere siden man ikke må gå inn på en drøftelse av hvem som skal anses ansvarlig og på hvilket grunnlag et ansvar skal oppstå. Dette vil føre til reduserer kostnader for skadelidende. Men dette er etter min mening lite realistisk. Kostnadene med å finne ansvarssubjekter er ofte ikke særlig høye, og da i alle fall ikke i forhold til de dekningsmuligheter man kan miste ved å stenge for ytterligere ansvarssubjekter. Det er lite heldig for skadelidte at han ikke kan gå etter andre parter som det viser seg har vært delaktig i skaden. Fra skadelidtes synspunkt kan man si at det er ønskelig med objektivt ansvar hos eier, men med et eventuelt medvirkningsansvar for klasseselskap der det kan bevises at selskapet har utført tjenester av uaktsom karakter.¹⁷²

Det er eier som har og bør ha det øverste ansvar for skipet, og er således derfor den som skal stå som ansvarlig der det forekommer utslipp. Det er skipseier som er nærmest til å bære risikoen og som oftest er det skipseier som har mulighet til å dekke et økonomisk tap. Dette på bakgrunn av den nevnte plikt til forsikring av skipseiers ansvar. Men det må

¹⁷¹ Faure, Michael og Hui, Wang, "Economic Analysis of Compensation for Oil Pollution Damage," Artikkel publisert i Journal of Maritime Law and Commerce nr.37, 179-217, april 2006 internettside.19, se http://findarticles.com/p/articles/mi_qa5396/is_200604/ai_n21392126/print?tag=artBody;col1

¹⁷² Ibid s.6 ; Dette gjøres i forurensningsloven.

kunne sies at klasseselskapene i deres arbeid med å påse skipets sjødyktighet også vil ha en særlig innflytelse på risikoen for tap.

Rimelige hensyn taler for at de som deltar i å skape risiko skal kunne stå ansvarlig for sin del av denne. Slik vil hver og en ha incentiver til å minimalisere risikoen over det hele. Eksempelvis der skipseier legger sin lit til klasseselskapet med hensyn til skipets stand og klasseselskapet utfører slurvete arbeid vil det være svært vanskelig for skipseier å oppdage dette før det er for sent, jf. *Erika* og *Prestige* ulykkene over. Der klasseselskapet ved feil blir stilt ansvarlige for feil begått i sin tjeneste vil trolig risikoen for tap minskes.

Endelig nevnes at grunnet det faktum at klassifisering anses som et profesjonsansvar bør man kunne vente tjenester deretter. Det vil derfor være rimelig å ikke tillate rom for uaktsomme feil i utøvelsen av disse tjenester, slik det også viser seg i andre profesjoner.¹⁷³

5.1.1.1 Preventive hensyn

De senere år etterfølgende katastrofale oljesølsulykker har det vokst frem et ønske om prevensjon i tillegg til selve kompensasjonen. Et moment som taler for ansvar hos klasseselskapene er tanken om at ansvaret vil ha en preventiv funksjon og slik minskes antallet ulykker til sjøs. Spørsmålet i det følgende er da om klasseselskapene der de gis ansvar overfor tredjemann ved olje- og bunkersoljesøl av den grunn nødvendigvis vil yte et mer detaljert og gjennomført arbeid.

Det har vært hevdet at klasseselskapenes kommersielle tekst gjør at spillerne presses fra alle kanter til å yte best mulig arbeid for slik å kunne opprettholde et godt rykte i bransjen.¹⁷⁴ Det innebærer at selskapenes vilje til å overleve i shippingmiljøet har en

¹⁷³ jf. pkt.3.4. over

¹⁷⁴ Dr. Wu, Chao, “*Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: Some*

preventiv virkning i seg selv slik at klasseselskapene mest sannsynlig at klasseselskapene ikke vil gjøre dårligere arbeid der de er unntatt fra ansvar enn om de var stilt overfor et ansvar. Dette kan være en av grunnene for at klasseselskapene ikke har hatt en klar regulering hittil. Likevel, det kan umulig være negativt å ilegge ytterligere incentiver hos klasseselskapene, noe en klar lovgivning faktisk vil være med om.

Der skadelidte kan saksøke klasseselskapet for erstatning av tap kommer man ikke unna det faktum at dette i tillegg til det kommersielle press også må sies å være en forsterkning og en ytterligere preventiv faktor.¹⁷⁵ De fleste ansvarsregler har en preventiv effekt og etter dette er det trolig at et ansvar for klasseselskap ved utslipp vil være preventivt, og slik være med om å minske risikoen for utslippsulykker.

5.1.1.2 Klasseselskapenes rolle innen den maritime bransje

Klasseselskap har en ledende rolle når det kommer til skipssikkerhet. Feil ved klasseselskapenes tjenester vil ofte ha avgjørende betydelig for skipets utslipp og skaden miljøet rundt tilføres. I dette ligger at utilstrekkelig arbeid fra klasseselskapenes side føre med seg et svært stort skadepotensial med konsekvenser i form av olje- og/eller bunkersoljesøl. Dette taler for at det bør foreligge ansvar hos selskapene for slik å unngå rom for slurv klasseselskapenes inspektører og deretter katastrofale resultat. Et ansvar for skade vil trolig best sikre konstant høyt arbeidsnivå fra klasseselskapenes side.

Synet på klasseselskapenes avstand fra ansvar ledes tilbake til selskapenes historie, da som objektive, uavhengige organisasjoner, bedrivende ikke-profitrenderende arbeid.

Klasseselskapenes unngåelse av ansvar ble forsvart med bakgrunn i tanken om selskapenes behov for beskyttelse slik at de kunne utføre de nødvendige tjenester uten en konstant

Current Threats to the International Convention System” Spill Science & Technology Bulletin, Vol.7,s.105–112, 2002, s. 110,

¹⁷⁵ Faure og Hui *op.cit*, s.7, 9-10

usikkerhet og frykt for ansvar. I dag er det klart at denne rollen har endret seg.

Klasseselskapene har effektivt benyttet seg av sin allerede tilstedeværende klientkontakt for slik å selge andre mer profitterende konsulenttjenester.¹⁷⁶ Dette fordi deres selskap og tjenester springer ut av en kommersiell kontekst. Selskapene er avhengige av å selge sine tjenester grunnet den evige kampen om klienter.¹⁷⁷

Et ansvar for klasseselskapene vil føre til at selskapene tvinges til å følge de sjørettslige krav, samtidig som de ha et ønske om å fri til sine klienter¹⁷⁸ Har de ikke klienter har de heller ingen overlevelsessevne.¹⁷⁹ Problemet her vil være at klasseselskapene bli nødt til å føre strengere sikkerhet med sine undersøkelser og inspeksjoner, noe som vil nødvendigvis resultere i en oppgang i pris på tjenester. Dette igjen vil føre til at klasseselskapenes ytelser vil stige i pris samt at kampen om kundene vil snevres inn.

Det vil være avgjørende hvilken økonomisk kapasitet klasseselskapene har. Et klasseselskap med god økonomi vil enklere ta imot ansvar enn et mindre selskap. Eksempelvis for DNV, et av verdens største klasseselskap, vil innføring av ansvar være et konkurransefortrinn. Dette grunnet DNVs store kundebase, deres sikre posisjon som et kvalitetsselskap, samt at deres likviditet vil (mest sannsynlig) holde seg selv om et ansvar inntreffer. Et mindre klasseselskap vil mangle de nevnte fortrinn og vil slik få problemer med å overleve i bransjen.

På den annen side vil dette medføre at de selskap med lavere ekspertise vil bli mer synlig i bransjen. De vil således ha en større risiko for å begå feil i sin tjeneste, noe som igjen vil

¹⁷⁶ Starer, Brian, mail den 23.11.2008

¹⁷⁷ Begines *op.cit.* s.492

¹⁷⁸ Begines *op.cit.* s. 512

¹⁷⁹ Miller, Machale, “*Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*”, publisert 22 Tul.Mar.L.J.75(1997-1998) s. 111

kunne resultere i at slike ”usikre” og muligens skadelige selskap fjernes fra markedet, og resultere i en mer kvalitetssikker skipsklassifiseringsbransje.

Med bakgrunn i classeselskapenes profitterende profil bør de også etter dette ha et ansvar ved olje- og eller bunkersoljesøl.

5.1.1.3 Utvidelse av ansvarskrets vs. økning av begrensingsbeløp

Drøftelsen frem til nå har blitt utført med sikte på å gi skadelidende tredjemann en ekstra dekningsmulighet gjennom et ansvar hos classeselskapene. Det vil i det følgende være av betydning å undersøke om en utvidelse av ansvarskretsen til å omfatte også classeselskap, faktisk vil være det beste for skadelidendes dekningsmuligheter. Dette på bakgrunn av et foredrag fra Reideriforeningen.¹⁸⁰

Under dette foredraget ble det hevdet at det ikke var selve ansvarskanaliseringen som var problemet når det kom til manglende kompensasjon. Problemet lå i det faktum at begrensingsbeløpene var for lave, da de ikke ble økt i takt med den stigende transport av olje, særlig da i forhold til at mengden av olje som transporteres, noe som ved forlis viser seg ved at skadeomfanget overstiger begrensingsbeløpene til de grader.

Ifølge rederiforeningen ville den beste løsning for alle parter være å øke taket på skipseiers begrensingsbeløp. I forbindelse med synspunktet om for lave begrensingsbeløp har Dr.Chao Wu fremsatt et synspunkt om å danne et ”*Fund of last resort*”.¹⁸¹ Dette fondet skal finansieres av markedet, det vil si brukerne av oljen og benyttes som en siste mulighet

¹⁸⁰ Karoline Bøler, ”Erstatningsansvar ved oljesøl og transport av farlig gods” foredrag i Tromsø, 31. august, 2006

¹⁸¹ Wu, Chao, *op.cit.* 111.

der kostnadene ved oljesøl overstiger det som erstattes gjennom Fondskonvensjonen og TilleggsFond.¹⁸²

Etter mitt syn er det mer rimelig at klasseselskapene sitter med sin del av ansvaret enn at begrensningsbeløpene økes. Hensynet til at klasseselskapet skal måtte "betale" for sine feil overgår hensynet til at skipseier skal sitte med det kanaliserte ansvar.

5.2 Konklusjon

Inntrykket etter dette er at klasseselskapene bør ha ansvar overfor tredjemann ved olje- og bunkersoljesøl. Dette begrunnes med at hensynet til preventivitet, selskapenes viktige rolle når det kommer til skips sikkerhet og deres utgangspunkt som profesjonell part veier tyngre enn hensynet til selskapenes kommersielle overlevelsessevne.

En overhengende mulighet for ansvar vil alt i alt føre med seg positive konsekvenser. Selv om klasseselskapenes priser på tjenester vil øke er det en kostnad verdt å betale for reduksjon av risikoen for olje- og bunkersoljesøl. Følgende vil klasseselskapenes ytelser øke i kvalitet, og endelig vil man sitte igjen med et skjerpet kvalitativt klassifikasjonsmiljø, noe som ikke kan anses som annet enn positivt.

Videre er det trolig at et ansvar hos klasseselskapers overfor tredjemann vil være mer rimelig enn at begrensningsbeløpet økes.

¹⁸² Ibid, s.111.

5.3 I det tilfellet klasseselskap bør ha ansvar for olje- og bunkersoljesøl, bør dette ansvaret da begrenses?

Som sagt ovenfor har begrensning av skipseiers ansvar alltid vært en vital del av sjøretten da det er begrensningen som muliggjør skipseiers evne til å bedrive slik risikabel bedrift. Det vil være urimelig, om ikke umulig for skipseier å ikke ha denne begrensningsretten.¹⁸³ I det videre vil jeg drøfte om klasseselskapene også bør ha rett til å begrenne sitt ansvar ved olje- og bunkersoljesøl.

Begrensning av ansvar står som nevnt nært sammen med skipseiers evne til å kunne forsikre sitt ansvar, noe som igjen gir evnen til å faktisk overleve på den sjørettslige arena. Dette hensyn kan også sies å gjelde for klasseselskapene da de der de anses å ha et ansvar overfor tredjemann ved utslipp også vil ha behov for å sikre sitt ansvar. Trolig vil klasseselskap på generell basis, når stilt overfor et erstatningsansvar, i det lange løp få problemer med å dekke dette fulle ansvaret.¹⁸⁴

Det er viktig å her vite at det er Fondsreglene, som nevnt over ved Fondskonvensjonen og TilleggsFondskonvensjonen i sjøloven kapittel 10, og Globalbegrensningsreglene i sjøloven kapittel 9, som muliggjør ansvarsbegrensning ved olje- og bunkersoljesøl. Grunnet disse fondsreglene vil som oftest tredjemanns tap uansett dekkes fullt ut. Problemet med ansvarsbegrensning for klasseselskaper er etter dette at siden klasseselskapenes ansvar løses etter nasjonal lovgivning vil det ikke foreligge noen mulighet for en ytterligere dekning gjennom fond. For en utenforstående tredjemann vil begrensning av et ansvar hos klasseselskapet medføre at store deler av tredjemanns tap forblir udekket.

¹⁸³ Se pkt.3.3.2. og 4.3.3.

¹⁸⁴ Det vises her særlig til nyetablerte klasseselskap. Se pkt. 5.1.2.

Dette går klart går ut over skadelidende tredjemann og det vil derfor etter dette være slik at hensynet til tredjemanns kompensasjon overgår hensynet til at klasseselskapet skal få begrense sitt ansvar.¹⁸⁵

Advokat Brian Starer mener at da klasseselskapene i så lang tid faktisk har vært beskyttet mot ansvar og derfor egentlig ikke hatt noe ansvar for industrien, bør selskapene nettopp grunnet dette ikke tillates å begrense sitt ansvar over en viss tid. Dette fordi selskapene etter Starers syn bør ”lære sin lekse” og akseptere at de faktisk skal ha et ansvar ved uaktsomme feil begått i tjenesten. Starers syn modifiseres noe ved at han oppfølger dette med å si at etter en tid bør også klasseselskapene få rett til å begrense sitt ansvar. En slik begrensning skal da skje ved hjelp av en internasjonal konvensjon forfattet av den maritime industri.¹⁸⁶

5.4 Bør klasseselskapenes ansvar for tredjemann ved olje- og bunkersoljesøl reguleres i en internasjonal konvensjon?

Det er ovenfor kommet frem til at klasseselskapene har ansvar overfor tredjemann ved olje- og bunkersoljesøl. Videre har det blitt vist at klasseselskapene bør ha et slik ansvar, og at et slikt ansvar ikke vil kunne begrenses. I det videre vil det drøftes om dette ansvaret bør reguleres i en internasjonal konvensjon.

Først og fremst vil man gjennom en internasjonal konvensjon ha mulighet til å skape uniforme regler for hva der gjelder klasseselskapenes rolle i markedet, overfor klienter, stat og tredjeperson.¹⁸⁷ Klasseselskapenes ansvar vil stadfestes, noe som vil føre til synliggjøring av i hvilke situasjoner et ansvar vil inntreffe, hvilket ansvarsgrunnlag som gjelder og hvor omfattende et slikt ansvar skal være. En internasjonal konvensjon vil

¹⁸⁵ Faure og Hui, *op.cit*, s.18.

¹⁸⁶ Starer, Brian, mail den 23.11.2008

¹⁸⁷ Antapassis, *op.cit*, s.49-50

således bidra til økt forutberegnelighet for alle involverte parter, og beskytte både klasseselskapene og skadelidende. Klasseselskapet vil ha kunnskap om hva som forventes av deres tjenester samt at en tredjeperson vil være sikret ytterligere kompensasjonsmuligheter.

Det er overfor vist vil en regulering av klasseselskapenes ansvar virke preventiv når det kommer til risikoen for olje- og bunkersoljesøl. En regulering av dette ansvaret i en internasjonal konvensjon vil føre til en skjerping av klasseselskapets tjenester.¹⁸⁸ Som nevnt mener Starer at klasseselskapenes ansvar bør reguleres i en internasjonal konvensjon. Dette begrunner han med at det kun er gjennom en konvensjon at domstolene i de ulike land vil forstå hva klasseselskap faktisk skal være ansvarlig for.

*"Perhaps the existence of standards in the absence of varying degrees of immunity will enable the courts to understand what it is the classification societies are responsible for and to overcome their fear that classification society liability will disturb waters only the courts perceive as tranquil."*¹⁸⁹

Man kan si at de stater som anser klasseselskap for ansvarssubjekt uansett vil kunne gi tredjemann kompensasjon ved olje- og bunkersoljesøl gjennom nasjonal rett, noe som vil kunne gjøre en internasjonal konvensjon så å si overflødig. Men her må det poengteres at en konvensjon vil også være av positiv betydning for klasseselskapene. Dette grunnet det faktum at pr. i dag vil et ansvar på bakgrunn av nasjonal rett resultere i at klasseselskapene fullt ut er ansvarlige for det tap tredjemann påføres. Poenget her er at klasseselskapene kun gjennom en internasjonal konvensjon vil ha mulighet til å begrense sitt ansvar. En begrensning av klasseselskapenes ansvar forutsetter som nevnt at tapet som overgår begrensningstaket blir dekket gjennom et fond. En tanke vil være at dette fondet finansieres av IACS og oljeindustrien.

¹⁸⁸ Se pkt. 5.1.1.1.

¹⁸⁹ "Liability, Is it just around the corner? An Advocate's View of a Classification Society and its duty." CMI yearbook 259 in 1994.

CMI har uttalt at en internasjonal regulering av classeselskapenes ansvar ikke bør realiseres. En utarbeidelse av en ny konvensjon (eller eventuelt en tilleggsprotokoll til en allerede ratifisert konvensjon) dels vil ta for lang tid, dels vil ikke fungere. Dette fordi classeselskapene alltid vil være sårbare for ubegrenset ansvar gjennom nasjonal rett fra tredjepersoner ved uaktsom utøvelse av deres service.¹⁹⁰ Men dette vil man kunne regulere gjennom å setter inn en lignende regel som i sjøloven § 193,1 ledd, hvor det sies at tredjemann vil der han har et krav må anlegge erstatningssøksmål mot classeselskapet på bakgrunn av konvensjonsreglene.

Etter dette vil det være rimelig å si at classeselskapers ansvar bør reguleres i en internasjonal konvensjon. Det er av avgjørende betydning at det kun gjennom en konvensjon vil åpnes for internasjonalt uniforme regler og forutberegnelighet hos classeselskapet og tredjemann. Det som likevel vil være en utfordring, er å få stater til å ratifisere konvensjonen, for slik å kunne realisere tanken om uniform og forutberegnelig regulering.¹⁹¹

¹⁹⁰ Antapassis, *op.cit.*, s.52

¹⁹¹ Starer, Brian, mail den 23. November 2008

6 Avsluttende bemerkninger

Fremstillingen her har vært skrevet med sikte på å definere klasseselskapenes ansvar overfor tredjemann ved olje- og bunkersoljesøl. Herunder om et slikt ansvar bør foreligge og avslutningsvis om et ansvar bør reguleres i internasjonalt.

Som vi har sett er det slik at med klasseselskapenes stadig endrende rolle i skipsmiljøet samt utvidende service, øker behovet for sikkerhetmessige tiltak og overvåkning av selskapenes arbeid. Det har nå kommet til det punkt at klasseselskapene i teorien vil kunne anses ansvarlig for uaktsomme feil begått i utførelse av denne service, da med basis i nasjonal rett.

Siden klasseselskapenes ansvar overfor tredjemann ved olje- og bunkersoljesøl vil kunne reguleres gjennom nasjonal rett vil det deretter være et underliggende behov å internasjonalt regulere dette ansvaret. Dette grunnet de mange nasjonale ulikheter i synet på ansvarsgrad og grunnlag, samt behovet for forutberegnelighet rundt klasseselskapenes ansvarsposisjon. Videre vil det kun gjennom en konvensjon være mulig å gi klasseselskapene rett til begrenning av dette ansvar.

Klasseselskapenes ansvar overfor tredjemann ved olje- og bunkersoljesøl står i dag uten uttrykkelig internasjonal regulering. Det foregår pr. dags dato heller ikke arbeid innen FN og IMO omhandlende klasseselskapers ansvar. Sannsynlig vil en videre regulering av fremstillingens hovedproblemstillinger ikke bli igangsatt før nok en katastrofal olje- og eller bunkersoljesølsulykker lignende *Erika* og *Prestige* inntreffer. Dette vil kun tiden vise.

7 Litteraturregister

Bøker

Chen, Xia, ” *Limitation of liability for maritime claims : a study of U.S. law, Chinese law, and international conventions*”, (2001), Kluwer Law International, c2001

Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob, ”Innføring i sjørett” (2004) 6 utg

Helset, Per, ”*Erstatningsrett*”, 1995, Aschehoug og Gyldendals store norske leksikon; Lov og rett s. 308.

Lødrup, Peter, ”*Lærebok i erstatningsrett*” 4 utg. (1999)

Knops oversikt over Norges Rett, ”*erstatningsretten*” s.456-477, 11.utg.1998

Artikler

Begines, Juan L. Pulido, ”*The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability issues*”, Journal of Maritime Law and Commerce s.502, vol.36, nr.4.

Brautaset, Lasse, ”*Oljesøslansvaret: Oil Pollution Act: Innhold og respons*” MarIus 195(1992) s.101-128

Cane, P.F. ”*The liability of Classification Societies*,” 1994 Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 364

Falkanger, Thor, ”*Innfasingen av miljøansvaret i sjøfarten-Modeller for samspill og motstrid*”, MarIus 195, 1993 Oslo. S.29-51

Falkanger, "Sjøtransportøren og den norske forurensningsloven", Festskrift til Kurt Grönfors,(1991)s.147-168

Faure, Michael og Hui, Wang, "*Economic Analysis of Compensation for Oil Pollution Damage*," Artikkel publisert i Journal of Maritime Law and Commerce nr.37, 179-217, april 2006

Honka, Hannu "*The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*," 19 Tulane Maritime Law Journal (1994)

Miller, Machale, "*Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*" 22 Tulane Maritime.Law Journal 75 (1997-1998)

Nygaard, Nils, "Om ansvarssubjekt etter forureiningslova §55", Ånd og rett: festskrift til Birger Stuevold Lassen 1997 s.783

Ozcayir, Oya. " *The Erika and its Aftermath*", International Maritime Law, 2000, 7 utg. s.230-240

Wu, Chao "*Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: Some Current Threats to the International Convention System*" Spill Science & Technology Bulletin, Vol. 7, s. 105–112, 2002

Wu, Chao, "*Liability and Compensation for Bunker Pollution*" Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 33, No.4, 553-568 (2002)

Zhu, Ling, "Compensation Issues under the Bunkers Convention" World Maritime University Journal of Maritime Affairs, s. 2, Volume 7, Number 1, April 2008

Lover

Lov om sjødyktighet av 9. juni 1903 nr. 7, opphevet ved lov 16. februar 2007 nr.9

Lov om skadeserstatning av 13. Juni 1969 nr. 26 (skadeserstatningsloven)

Lov om vern mot forurensning og om avfall av 13 mars 1981 nr.6 (forurensningsloven)

Lov om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. av 27. november 1992.nr.109: (EØS-loven).

Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39 (sjøloven), (med endringer ved lov av 17. juni 2005 nr. 90 (kraft 1.jan 2008)og av 16. februar 2007 nr.9 ((i kraft 1.juli 2007))).

Lov om skipssikkerhet av 16 februar 2007 nr 9 (skipssikkerhetsloven).

Forskrift

Forskrift av 16.juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip

Konvensjoner

1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage – 1971 (Fondskonvensjonen)

Convention for the Safety of Life At Sea 1974 (SOLAS)

International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL)

United Nations Convention on the Law of the Sea III 1982 (UNCLOS)

1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
(Ansvarskonvensjonen)

The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001
(Bunkersoljekonvensjonen)

Supplementary Fund 2003 (TilleggsFondskonvensjonen)

EU direktiv /dokument

94/57/EF Europaparlaments og Rådets direktiv om felles regler og standarder for klasseselskap og inspeksjon av skip og om relevante aktiviteter i sjøfartsadministrasjoner, som endret av 97/58/EF, 2001/105/EF og 2002/84/EU.

2005/35/EU Europaparlamentet og Rådets direktiv 2005/35EC av 7.sept. 2005 om Ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringement.

Regulation (EC)

No 1406/2002 Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency”. (As amended by No 1644/2003, 724/2004 and 2038/2006)

Rettspraksis

Marc Rich & Co. AG and others Bishop Rock Marine Co. Ltd. and others - the Nicholas H, [1995] 3 ALL ER 307 HL (Nicholas H)

Reino De Espana v. The American Bureau of Shipping, Inc, Et Al, United States District Court, Second District New York, 2 januar 2008 (Prestige)

Paris Court of first instance 11th chamber-section 4 No.9934895010 av 16 januar 2008, engelsk oversettelse (Erika)

C-308/06 Intertanko et.al.v. Secretary of State for Transport, 03.06.2008 (Intertankodommen).

Forarbeid

NOU 2005:14 ”*På rett kjøp*”

Ot.prp.nr.28 (2003-2004) ” *(endringslov) Sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til tiltredelse av 2003-protokollen til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992*”

Ot.prp.nr.87 (2005-2006) ”*Om lov om skipssikkerhet*”

Ot.prp.nr.77 (2006-2007) ”*Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade*”

Innst.O.nr.17 (2007-2008) Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade.

Nettdokument

(Samtlige nettdokumenter sist sitert 22.11.2008)

Antapassis, Anthony M. "*Liability of Classification Societies*" s. 52, vol. 11.3. Electronic journal of comparative law, (Desember 2007) se www.ejcl.org

Griggs, Patrick (President of the Comité Maritime International, Secretary / Treasurer of the British Maritime Law Association and Consultant to Ince & Co) artikkel "*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage; 2001*", under pkt. "*Liability of shipowner*", se <http://www.bmla.org.uk>

Bruckner-Menchelli, Natalie. "*Tougher EU pollution standards on shipping companies*," artikkel i Sustainable shipping 3 Juni 2008, se www.sustainableshipping.com

Carvajal, Doreen, "*Oil company Total ruled liable in 1999 spill off French coast*," International Herald Tribune, 16.01.2008, se <http://www.ihl.com>

Mercado, Francisco, "*El fallo estructural que hundió al 'Prestige' era conocido desde 1996*," artikkel hos www.ElPais.com

Kearney, Christine, "*NY judge dismisses Spain's claims over oil spill*," Jan 2, 2008. se <http://www.reuters.com>

Blum, Patrick, artikkel i International Herald Tribune "*Oil 'can and will' spill*", 12 september 2006, se <http://www.ihl.com>

ABS Press release, "*ABS Outraged by Spain's Proposed EC Complaint*," se www.eagle.org

Robert Somerville, “*ABS Submission to the European Parliament: Public hearing on improving safety at sea in response to Prestige Accident*” 12 mars 2003 se www.eagle.org.

Joshi, Rajesh, “*Erika case gives Spain new hope in bid to revive Prestige lawsuit Country resumes pursuit of ABS for damages, citing conviction of RINA by France as case law*” onsdag 21 mai 2008, www.LloydsList.com.

Magrath, Paul, “Ship surveyor not liable to cargo owner”, artikkel i The Independent, 18 august 1995 http://findarticles.com/p/articles/mi_qn4158/is_19950818/ai_n14000963

Goldie, C.W.H “*Report of BMLA sub committee on classification societies committee,*” British Maritime Law Association document archive, Reports 1997, se <http://www.bmla.org.uk>

Marine Law Association of the United States, “Library – Reports (oral) of Standing Commitees”. www.mlaus.org

Dr. Chuah, Jason “*ECJ declares the Directive on ship source pollution valid,*” University of Westminster, Shipping & Trade Law, 01.07.2008, se www.i-law.com

Dr Tsimplis, Michael, Senior Lecturer in Law and Ocean Sciences, “Classification societies and Directive 94/57/EC: time for rethinking the unlimited liability issue?” Shipping and trade law. www.ilaw.com

Griggs, Patrick (President of the Comité Maritime International, Secretary / Treasurer of the British Maritime Law Association and Consultant to Ince & Co) artikkel “*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage; 2001,*” under pkt. “*Background*”, se <http://www.bmla.org.uk>

Bartlett, Jo/Sandiforth, Alexander”*Call for review of class societies’ tort liability*”, *Lloyd’s List*, 12.11.08. www.lloydslist.com

EMSA hjemmeside under “Glossary: *Erika* I, II (packages)” www.emsa.eu.int

International Oil Pollution Compensation Funds(IOPC Funds) “*The March 2008 sessions of the governing bodies - In brief*” under “*Exclusive jurisdiction Art. IX*” 13 March 2008, se <http://en.iopcfund.org>

IOPC Fund 1992 hjemmeside, The Directors report at a meeting of the Executive Committee, “*Incidents Involving the 1992 Fund, Erika*, se <http://en.iopcfund.org>

CMI hjemmeside “*Jurisprudence on Interpretation of Maritime Conventions; Exclusive Jurisdiction art. IV*” se www.comitemaritime.org

International Oil Pollution Compensation Funds “*The March 2008 sessions of the governing bodies - In brief*” 13 March 2008, se <http://en.iopcfund.org/newspdfs/March08e34.pdf>

Artikkel fra regjeringens hjemmeside, “*Internasjonale konvensjoner og organisasjoner*” funnet hos www.regjeringen.no

Andre benyttede hjemmesider

<http://findarticles.com>

www.iacs.org.uk

<http://www.intertanko.com>

www.mcga.gov.uk

www.total.com

www.IMO.org

www.HeinOnline.com

<http://eos-saker.org>

Personlig meddelelse

Starer, Brian, Foredrag i Southampton 12.11.2008.

Starer, Brian. E-post 21 og 23 november 2008

Annet

Barrot, Jacques, Vice President "*Key opening speech*" s. 5, ECSA Conference on Europe, 06.03.2007

Karoline Bøler, "*Erstatningsansvar ved oljesøl og transport av farlig gods*" foredrag i Tromsø, 31.august, 2006.